Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
C serija

C/2025/3166

2025 6 20

Rezoliucija dėl teritorinio aspekto stiprinimo įgyvendinant Europos automobilių pramonės veiksmų planą

(C/2025/3166)

EUROPOS REGIONŲ KOMITETAS,

ATSIŽVELGDAMAS Į:

- Komisijos komunikatą Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos automobilių pramonės veiksmų planas“ ([1]),

1. palankiai vertina Europos Komisijos pastangas remti automobilių sektoriaus perėjimą prie netaršaus judumo, skaitmenizacijos ir didesnio konkurencingumo, paskelbiant Europos automobilių pramonės veiksmų planą (toliau – veiksmų planas);

2. nepaisant konsultacijų metu Europos regionų komitetui skirto dėmesio, apgailestauja, kad veiksmų plane nepakankamai atsižvelgta į teritorinį aspektą ir kad siūlomose priemonėse nėra vietos poreikiais grindžiamų sprendimų;

3. pripažįsta tai, kad reglamento, kuriuo nustatomos lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO_2 kiekio normos, peržiūra bus atlikta jau 2025 m.; pripažįsta, kad tikslingas reglamento pakeitimas galėtų automobilių pramonei suteikti lankstumo ir kartu leistų pragmatiškai siekti bendrų ES klimato politikos tikslų, derinant juos su tvirta pramonės politika; vis dėlto mano, kad šio pakeitimo nepakanka, kad būtų įveikta sektoriuje kilusi krizė ir užtikrintas reguliavimo tikrumas;

4. perspėja dėl dažnų teisės aktų patikslinimų, kurie mažina nuspėjamumą ES pramonei ir trukdo pramonės pertvarkai. Tokie patikslinimai gali pakenkti Europos automobilių pramonės konkurenciniam pranašumui pasaulio rinkoje; visų pirma baiminasi, kad dėl tokių pokyčių gali kilti pavojus mūsų įsipareigojimui elektrifikuoti automobilių sektorių ir iki 2035 m. pasiekti, kad nauji automobiliai ir furgonai būtų nulinės taršos. Kad galėtume veiksmingai atremti būsimus iššūkius, turime ryžtingai laikytis sutartų tikslų ir stiprinti regioninį plano aspektą;

5. primygtinai ragina Komisiją persvarstant išmetamo CO_2 kiekio reglamentą laikytis laipsniškesnio požiūrio, pagal kurį pagrindinis principas būtų visiškas technologinis neutralumas, kaip pabrėžė pirmininkė U. von der Leyen, ir kuo greičiau pateikti pasiūlymą dėl reglamento peržiūros;

6. taip pat atkreipia dėmesį į technologinius ir rinkos suvaržymus diegiant visai netaršias ir mažataršes sunkiąsias transporto priemones ir primygtinai ragina Komisiją apsvarstyti, panašiai kaip lengvųjų automobilių ir furgonų atveju, galimybę anksčiau peržiūrėti reglamentą, kuriuo nustatomos sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 normos, ir suteikti lankstumo;

7. įspėja, kad reguliavimo pokyčiai lems nestabilumą, trukdys nuspėjamumui ir pramonės pažangai, todėl Europos automobilių sektorius atsidurs nepalankioje konkurencinėje padėtyje;

8. pažymi, kad, kaip pabrėžta M. Draghi pranešime ([2]), automobilių sektoriuje nėra vykdoma nuosekli ES pramonės politika; ragina parengti automobilių pramonei skirtą visos Europos pertvarkos strategiją, kad būtų išsaugotas šis ES klestėjimui ir augimui gyvybiškai svarbus ekonomikos sektorius;

9. ragina nuosekliai remti mažataršes varymo sistemas, įskaitant skirtingus technologinius metodus. Greta elektromobilumo turi būti atsižvelgiama į vandeniliu varomas sistemas, sintetinius degalus ir per jungtį įkraunamas hibridines elektrines transporto priemones kaip lygiavertes galimybes mažinti išmetamą CO_2. Inovacijoms palankiu reguliavimu reikėtų užtikrinti, kad sąžiningomis sąlygomis būtų galima toliau plėtoti visas technologijas;

([1]) COM(2025) 95 *final*.
([2]) https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_en#paragraph_47059.

10. pabrėžia, kad dėl tarptautinės konkurencijos ES jaučia vis didesnį spaudimą padidinti savo pastangas plėtoti tvarius sprendimus automobilių sektoriuje; pabrėžia, kad dėl geopolitinių ir prekybos politikos poslinkių, visų pirma transatlantiniuose santykiuose, dar labiau ir skubiau reikia imtis veiksmų, taip pat ir dėl alternatyviųjų degalų, tokių kaip elektroliziniai degalai ir biodegalai, nes tai leis sėkmingai įgyvendinti šią pertvarką nepakenkiant sektoriaus konkurencingumui;

11. palankiai vertina tai, kad pripažįstami daugialypiai iššūkiai, kylantys nuo automobilių pramonės priklausomiems regionams, kaip nurodyta komunikate, susijusiame su sanglaudos politikos laikotarpio vidurio peržiūros paskelbimu ([3]);

12. pabrėžia, kad lengvųjų automobilių ir furgonų elektrifikavimas tebėra veiksmingiausias būdas pasiekti anglies dioksido poveikio neutralumą automobilių sektoriuje ir labai svarbus pasaulinio konkurencingumo veiksnys;

atkreipia dėmesį į tai, kad reikia plėsti ir stiprinti įkrovimo infrastruktūrą, kad būtų užtikrinta plataus masto, prieinama ir patikima aprėptis, atitinkanti augančią paklausą; pabrėžia, kad, siekiant paremti šią pertvarką, ilguoju laikotarpiu svarbu užtikrinti, kad įkrovimas būtų įperkamesnis;

13. nurodo, kad, kaip matyti iš neseniai RK atlikto tyrimo „Automobilių pramonės regionų dabartinė padėtis ir ateities iššūkiai“ ([4]), sėkminga automobilių pramonės pertvarka atlieka lemiamą vaidmenį užtikrinant ilgalaikį regionų patrauklumą;

14. pabrėžia, kad svarbu įtraukti vietos ir regionų valdžios institucijas į ES masto įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros, kuri yra labai svarbus Europos automobilių sektoriaus konkurencingumo elementas, planavimą ir įgyvendinimą; todėl ragina viešojo ir privačiojo sektorių partnerystes paspartinti tokios infrastruktūros plėtrą šiuo tikslu supaprastinant leidimų išdavimo procedūras ir teikiant finansines paskatas, taip užtikrinant vienodas naudojimosi galimybes ir įperkamumą;

15. pabrėžia, kad siekiant teisingos pertvarkos labai svarbu į procesą įtraukti automobilių pramonės regionus ir regioninius automobilių pramonės klasterius ir atsižvelgti į jų nuomonę bei siūlomus sprendimus, ir akcentuoja, kad RK jau yra įsteigęs Automobilių pramonės regionų aljansą tam, kad šių regionų balsas būtų girdimas ES lygmeniu;

16. pabrėžia, kad Reglamente dėl lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO_2 kiekio standartų šis aljansas pripažįstamas Europos Komisijos partneriu nustatant finansavimo spragas, kad būtų užtikrinta teisinga pertvarka tuose regionuose, kurie jaučia didžiausią žaliosios ir skaitmeninės pertvarkos poveikį;

17. palankiai vertina neseniai atliktą EBPO tyrimą dėl automobilių pramonės vertės grandinių ateities ([5]), kuriame pabrėžiamas svarbus regionų vaidmuo pritraukiant tiesiogines užsienio investicijas (TUI) ir užmezgant ryšius su MVĮ, ir pažymi, kad automobilių pramonės regionai ir regioniniai automobilių pramonės klasteriai teikia įvairius sprendimus, pradedant socialine parama ir darbuotojų mokymo galimybėmis, baigiant inovacijų ekosistemų rėmimu ir į ateitį orientuotos pramonės ir judumo politikos formavimu;

18. palankiai vertina Europos Komisijos planą įsteigti Europos susietųjų ir autonominių transporto priemonių aljansą, siekiant paspartinti susietajam ir autonominiam transportui skirtos techninės ir programinės įrangos komponentų kūrimą ir taip užtikrinti Europos konkurencingumą ir atsparumą; ragina Europos Komisiją rengiant išsamią autonominių transporto priemonių reguliavimo sistemą atsižvelgti į regionų lygmens patirtį ir interesus;

19. atkreipia dėmesį į tai, kad Komisijos ekonomikos apžvalgoje „Pramonės nuosmukio poveikio Europos regionams nustatymas“ ([6]) pripažįstamas svarbus Automobilių pramonės regionų aljanso vaidmuo nustatant pramonės nuosmukio automobilių pramonės regionuose poveikį ir aljanso svarba priimant informacija pagrįstus politinius sprendimus, kam skirti ES lėšas;

([3]) „Atnaujinta sanglaudos politika: vidurio laikotarpio peržiūra“, COM(2025) 163 *final*.
([4]) „Automobilių pramonės regionų dabartinė padėtis ir ateities iššūkiai“, RK tyrimas.
([5]) EBPO, SME and Entrepreneurship Papers, *The future of the automotive value chain – Implications for FDI-SME linkages*.
([6]) https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/mapping-impact-industrial-decline-european-regions_en.

20. pabrėžia, kad automobilių sektorius yra labai svarbus daugelio valstybių narių gamybos pramonei ir yra sutelktas kai kuriuose regionuose, kuriuose automobilių surinkimas ir visa tiekimo grandinė atlieka labai svarbų vaidmenį užtikrinant ekonomikos augimą, darbo vietas ir investicijas į mokslinius tyrimus ir plėtrą; pabrėžia, kad poveikis jaučiamas ne tik automobilių surinkimo regionuose, bet dažnai dar stipriau – regionuose, kuriuose įsikūrę automobilių komponentų tiekimo pramonės gamybiniai padaliniai;

21. ragina kitame ilgalaikiame ES biudžete padidinti teisingos pertvarkos finansavimą, ypač įgyvendinant sustiprintą sanglaudos politiką, kad būtų šalinami esami regioniniai skirtumai ir skatinami vietos poreikiais grindžiami sprendimai, siekiant užtikrinti, kad parama būtų pritaikyta prie konkrečių kiekvieno regiono poreikių, ypatingą dėmesį skiriant tiems regionams, kuriuos labiausiai paveikė perėjimas prie neutralaus poveikio klimatui ekonomikos;

22. ragina toliau remti regionines inovacijų ekosistemas, ypač įgyvendinant pažangiosios specializacijos strategijas ir specialius veiksmus, kuriais būtų skatinamas tarpregioninis automobilių pramonės regionų bendradarbiavimas visoje vertės grandinėje;

23. ragina skatinti pirkti vietoje gaunamas sudedamąsias dalis, kad būtų sumažintas išmetamas CO_2 kiekis ir anglies pėdsakas, taip pat raginti taikyti ekonominės paramos įmonėms priemones, siekiant įtraukti vertinimo kriterijus, kuriais skatinamas pirkimas iš tiekėjų ES;

24. ragina ne tik supaprastinti reglamentavimą, bet ir pakeisti pagalbos teikimo šiame sektoriuje sąlygas, kad būtų skatinamos ir didinamos Europos automobilių pramonės investicijos;

25. mano, kad būtina įgyvendinti išsamias kvalifikacijos kėlimo ir perkvalifikavimo programas, skirtas dabartinių ir būsimų automobilių pramonės darbuotojų įgūdžiams ir kompetencijai stiprinti. Šios iniciatyvos turėtų būti pritaikytos taip, kad atitiktų besikeičiančius automobilių pramonės poreikius, padėtų spręsti darbo jėgos trūkumo problemą ir leistų prisitaikyti prie senėjančios darbo jėgos keliamų iššūkių, taip pat atsižvelgiant į transporto priemonių techninės priežiūros ir remonto sektorių, kurio struktūrinis mastas dėl technologinės pertvarkos gali stipriai sumažėti;

26. pabrėžia mokslinių tyrimų ir inovacijų svarbą būsimam automobilių pramonės konkurencingumui; todėl ragina ES lygmeniu padidinti mokslinių tyrimų finansavimą, skirtą pažangiesiems ir fundamentiniams moksliniams tyrimams;

27. ragina užmegzti teritorinį dialogą dėl teisingos pertvarkos, grindžiamą tvirtomis socialinių partnerių ir valdžios institucijų partnerystėmis visais valdymo lygmenimis, kad būtų galima rasti vietos poreikiais grindžiamus sprendimus;

28. ragina užmegzti *įgyvendinimo dialogą su automobilių pramonės regionais*, siekiant sukurti automobilių pramonės regionams ir regioniniams automobilių pramonės klasteriams skirtą struktūrinę platformą, skirtą keistis informacija su Komisija apie geriausią patirtį ir prisidėti prie veiksmų plano priemonių įgyvendinimo;

29. pabrėžia, kad RK, įsteigęs Automobilių pramonės regionų aljansą, tarpregioninę grupę „Automobilių pramonės ateitis“ ir prisidedantis prie Automobilių sektoriaus įgūdžių aljanso ir Europos puslaidininkių regionų aljanso (EPRA) veiklos, yra pasirengęs sudaryti palankesnes sąlygas keistis informacija su Komisija apie šio veiksmų plano įgyvendinimą, pasinaudodamas vietos ir regioninėmis žiniomis, kad būtų užtikrinta subalansuota ir įtrauki automobilių sektoriaus pertvarka, taip pat yra pasiryžęs siekti bendrų tikslų ir ugdyti atsakomybės jausmą vykdant strateginį dialogą dėl automobilių pramonės ateities.

Briuselis, 2025 m. balandžio 3 d.

Europos regionų komiteto
pirmininkė
Kata TÜTTŐ