Eiropas Savienības
Oficiālais Vēstnesis

LV
C sērija

C/2025/3166

20.6.2025.

Rezolūcija par teritoriālās dimensijas stiprināšanu es autobūves nozarei paredzētā rūpniecības politikas rīcības plāna īstenošanā

(C/2025/3166)

EIROPAS REĢIONU KOMITEJA (RK),

ŅEMOT VĒRĀ

- Komisijas paziņojumu Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "ES rūpniecības politikas rīcības plāns autobūves nozarei" ([1]);

1. atzinīgi vērtē to, ka Eiropas Komisija, publicējot ES rūpniecības politikas rīcības plānu autobūves nozarei (turpmāk – rīcības plāns), cenšas atbalstīt autobūves nozares virzību uz tīru mobilitāti, digitalizāciju un uzlabotu konkurētspēju;

2. neraugoties uz to, ka apspriešanās procesā Eiropas Reģionu komiteja tika iesaistīta, pauž nožēlu par to, ka rīcības plānā nav ņemta vērā teritoriālā dimensija un ierosinātajos pasākumos nav vietējiem apstākļiem pielāgotu risinājumu;

3. atzīmē, ka jau 2025. gadā tiks pārskatīta regula, ar ko nosaka CO_2 emisiju standartus vieglajiem automobiļiem un autofurgoniem; atzīst, ka mērķorientēti grozot regulu, varētu nodrošināt elastību autobūves nozarei un vienlaikus pragmatiski un ar stingru rūpniecības politiku sasniegt ES vispārējos mērķus klimata jomā; tomēr uzskata, ka ar grozījumiem nepietiek, lai pārvarētu krīzi nozarē un radītu regulējuma noteiktību;

4. brīdina, ka biežie tiesību aktu pielāgojumi apdraud ES rūpniecībai nozīmīgo prognozējamību un kavē rūpniecības pārkārtošanos. Šādi pielāgojumi var apdraudēt Eiropas autobūves nozares konkurētspēju pasaules tirgū; pauž īpašas bažas par to, ka šādi grozījumi varētu apdraudēt mūsu apņemšanos elektrificēt autobūves nozari un līdz 2035. gadam panākt nulles emisijas no jauniem vieglajiem automobiļiem un furgoniem. Lai varētu efektīvi risināt nākotnes problēmas, mums apņēmīgi jāatbalsta mērķi, par kuriem esam vienojušies, un jāstiprina plāna reģionālā dimensija;

5. mudina Komisiju, pārskatot regulu par CO_2 emisiju standartu noteikšanu, kā pamatprincipu izraudzīties pakāpeniskāku pieeju un pilnīgu tehnoloģisko neitralitāti, kā norādījusi Komisijas priekšsēdētāja *Ursula von der Leyen*, un pēc iespējas ātrāk ierosināt regulas pārskatīšanu;

6. norāda arī uz tehnoloģiskiem un ar tirgu saistītiem ierobežojumiem, kas kavē bezemisiju un mazemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu ieviešanu, un mudina Komisiju līdzīgi kā gadījumā ar vieglajiem automobiļiem un furgoniem apsvērt iespēju ātrāk pārskatīt un padarīt elastīgāku regulu, ar ko nosaka CO_2 emisiju standartus lielas noslodzes transportlīdzekļiem;

7. brīdina, ka tiesību aktu grozījumi radīs nestabilitāti, mazinās prognozējamību un palēninās rūpniecības progresu, tādējādi negatīvi ietekmējot Eiropas autobūves nozares konkurētspēju;

8. norāda, ka autobūves nozarē nav saskaņotas ES rūpniecības politikas, kā uzsvērts *M. Draghi* ziņojumā ([2]); aicina izstrādāt visaptverošu Eiropas pārkārtošanās stratēģiju autobūves nozarei, lai saglabātu šo ES labklājībai un izaugsmei svarīgo ekonomikas nozari;

9. aicina konsekventi popularizēt mazemisiju piedziņas veidus, kas aptver dažādus tehnoloģiskus risinājumus. Jāapzinās, ka elektromobilitātei līdzvērtīgas CO_2 samazināšanas iespējas paver ūdeņraža transportlīdzekļi, sintētiskas degvielas un no elektrotīkla uzlādējami hibrīdelektriski transportlīdzekļi. Ar inovācijai labvēlīgu regulējumu būtu jānodrošina taisnīgi nosacījumi visu tehnoloģiju turpmākai izstrādei;

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

10. uzsver, ka starptautiskā konkurence rada arvien lielāku spiedienu uz Eiropas Savienību un liek tai pastiprināt centienus izstrādāt ilgtspējīgus risinājumus autobūves nozarē; uzsver, ka ģeopolitikā un tirdzniecības politikā, bet it īpaši transatlantiskajās attiecībās notiekošo pārmaiņu dēļ ir steidzami vajadzīga papildu rīcība, tostarp alternatīvas degvielas, piemēram, e-degvielas un biodegvielas, kas ļaus šai pārejai noritēt sekmīgi, neapdraudot nozares konkurētspēju;

11. atzinīgi vērtē to, ka ir atzītas daudzās problēmas, ar kurām saskaras no autobūves nozares atkarīgie reģioni, kā izklāstīts paziņojumā par kohēzijas politikas vidusposma pārskata publicēšanu ([3]);

12. uzsver, ka vieglo automobiļu un furgonu elektrifikācija joprojām ir visefektīvākais ceļš uz autobūves nozares oglekļneitralitāti un nozīmīgs globālās konkurētspējas virzītājspēks;

uzsver, ka jāpaplašina un jāuzlabo uzlādes infrastruktūra, lai nodrošinātu plašu, pieejamu un uzticamu pārklājumu, kas atbilst augošajam pieprasījumam; uzsver: lai atbalstītu šo pāreju, ir svarīgi ilgtermiņā uzlādes maksu padarīt cenas ziņā pieejamāku;

13. norāda uz nesen veiktā RK pētījumā "*State of play and future challenges of automotive regions*" ([4]) minēto secinājumu, ka sekmīgai autobūves nozares pārkārtošanai ir izšķiroša nozīme reģionu pievilcības nodrošināšanā ilgtermiņā;

14. uzsver, ka vietējās un reģionālās pašvaldības ir svarīgi iesaistīt ES mēroga uzlādes un uzpildes infrastruktūras plānošanā un īstenošanā, jo tā ir būtisks Eiropas autobūves nozares konkurētspējas elements; tādēļ mudina veidot publiskā un privātā sektora partnerības, lai paātrinātu šādas infrastruktūras attīstību, vienkāršojot atļauju piešķiršanas procedūras un nodrošinot finansiālus stimulus, lai tādējādi nodrošinātu vienlīdzīgu piekļuvi un pieejamību cenas ziņā;

15. uzsver, ka taisnīgas pārkārtošanās īstenošanā ir svarīgi iesaistīt un ņemt vērā autobūves reģionu un reģionālo autobūves uzņēmumu klasteru viedokļus un ierosinātos risinājumus, un norāda, ka RK ir izveidojusi Autobūves reģionu aliansi (ARA), lai liktu uzklausīt to viedokli ES līmenī;

16. uzsver, ka regulā par CO_2 emisiju standartiem vieglajiem automobiļiem un autofurgoniem atzīts, ka ARA ir Eiropas Komisijas partneris, kas dod iespēju apzināt finansējuma nepilnības, lai nodrošinātu taisnīgu pārkārtošanos reģionos, kurus visvairāk skar zaļā un digitālā pārkārtošanās;

17. atzinīgi vērtē neseno ESAO pētījumu par autobūves vērtības ķēžu nākotni ([5]); tajā uzsvērta reģionu būtiskā loma ārvalstu tiešo ieguldījumu (ĀTI) piesaistīšanā un to sasaistē ar MVU, un norāda, ka autobūves reģioni un reģionālie autobūves uzņēmumu klasteri sniedz dažādas atbildes, sākot ar sociālā atbalsta un apmācības iespējām darba ņēmējiem līdz inovācijas ekosistēmu atbalstam un tālredzīgas rūpniecības un mobilitātes politikas veidošanai;

18. atzinīgi vērtē Eiropas Komisijas plānu izveidot Eiropas Savienotu un autonomu transportlīdzekļu aliansi, lai paātrinātu savienotiem un autonomiem transportlīdzekļiem vajadzīgās aparatūras un programmatūras elementu izstrādi un ražošanu un tādā veidā nodrošinātu Eiropas konkurētspēju un noturību; aicina Eiropas Komisiju, izstrādājot visaptverošu regulējumu attiecībā uz autonomiem transportlīdzekļiem, ņemt vērā reģionālā līmeņa pieredzi un intereses;

19. norāda, ka Komisijas Ekonomikas apskatā "*Mapping the impact of industrial decline on European regions*" ([6]) (Rūpnieciskās lejupslīdes ietekmes uz Eiropas reģioniem kartēšana) ir atzīta Autobūves reģionu alianses lielā nozīme rūpniecības lejupslīdes ietekmes apzināšanā autobūves reģionos un tās loma uz informāciju balstītos politikas lēmumos par to, kur koncentrēt piešķirtos ES līdzekļus;

([3]) *Modernizēta kohēzijas politika: vidusposma pārskats. COM(2025) 163 final.*
([4]) *State of play and future challenges of automotive regions* (Autobūves reģionu stāvoklis un nākotnes izaicinājumi), RK pētījums.
([5]) ESAO dokumenti par MVU un uzņēmējdarbību, *The future of the automotive value chain – Implications for FDI-SME linkages* (Autobūves nozares vērtības ķēdes nākotne: ietekme uz tiešo ārvalstu investīciju un MVU sasaisti).
([6]) https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/mapping-impact-industrial-decline-european-regions_en.

20. uzsver, ka autobūves nozarei daudzās dalībvalstīs ir būtiska nozīme ražošanas industrijā un tā ir koncentrēta vairākos reģionos, kuros automobiļu montāžai un visai piegādes ķēdei ir nozīmīga loma ekonomikas izaugsmē, nodrošinot darbvietas un ieguldījumus pētniecībā un izstrādē; uzsver, ka ietekme sniedzas ārpus reģioniem, kuros tiek būvēti automobiļi, un nereti vēl vairāk skar reģionus, kuros atrodas automobiļu piegādes nozares apakšjomas ražotnes;

21. aicina nākamajā ES ilgtermiņa budžetā palielināt finansējumu taisnīgas pārkārtošanās procesam, piemēram, ar pastiprinātu kohēzijas politiku, lai novērstu pašreizējo reģionālo nevienlīdzību un veicinātu vietējiem apstākļiem pielāgotus risinājumus, kas nodrošinātu, ka atbalsts tiek pielāgots katra reģiona īpašajām vajadzībām, it īpaši to reģionu vajadzībām, kurus pāreja uz klimatneitralitāti skar visvairāk;

22. aicina arī turpmāk atbalstīt reģionālās inovācijas ekosistēmas, it īpaši izmantojot pārdomātas specializācijas stratēģijas un īpašus pasākumus, lai veicinātu reģionālu sadarbību starp autobūves reģioniem visā vērtības ķēdē;

23. aicina popularizēt vietēji iegūtu komponentu iegādi, lai samazinātu CO_2 emisijas un oglekļa pēdu, un mudināt uzņēmumu ekonomiskā atbalsta instrumentos iekļaut vērtēšanas kritērijus, kas veicina iepirkumu no ES piegādātājiem;

24. aicina ne tikai vienkāršot regulējumu, bet arī mainīt prasības attiecībā uz atbalstu nozarei, lai veicinātu un palielinātu Eiropas autobūves nozares investīcijas;

25. uzskata, ka ir svarīgi īstenot visaptverošas prasmju pilnveides un pārkvalifikācijas programmas, lai uzlabotu gan pašreizējā, gan turpmākā autobūves darbaspēka prasmes un zinātību. Šīs iniciatīvas būtu jāpielāgo tā, lai tās atbilstu mainīgajām autobūves nozares vajadzībām, risinātu darbaspēka trūkuma problēmu un pielāgotos novecojoša darbaspēka problēmām, arī attiecībā uz transportlīdzekļu apkopes un remonta nozari, kura tehnoloģiskās pārkārtošanās dēļ var tikt pakļauta būtiskam strukturālam samazinājumam;

26. uzsver, ka autobūves nozares turpmākajai konkurētspējai ļoti svarīga ir pētniecība un izstrāde; tāpēc aicina ES līmenī palielināt finansējumu augsto tehnoloģiju pētījumiem un fundamentālajiem pētījumiem;

27. aicina izveidot uz spēcīgām partnerībām starp sociālajiem partneriem un publiskajām iestādēm visos pārvaldības līmeņos balstītu teritoriālu dialogu par taisnīgu pārkārtošanos, lai rastu vietējiem apstākļiem pielāgotus risinājumus;

28. aicina izveidot īstenošanas jautājumiem paredzētu dialogu ar autobūves reģioniem, lai radītu strukturētu platformu autobūves reģioniem un reģionālajām autobūves uzņēmumu kopām un tādējādi dotu iespēju apmainīties ar informāciju ar Komisiju par paraugpraksi un veicināt rīcības plāna pasākumu īstenošanu;

29. uzsver, ka RK, pateicoties Autobūves reģionu aliansei (ARA), starpreģionālajai grupai "Autobūves nozares nākotne reģionos" (*CoRAI*) un sasaistei ar Autobūves prasmju alianses (*ASA*) un Eiropas Pusvadītājus ražojošo reģionu alianses (*ESRA*) darbu, ir gatava, izmantojot vietējās un reģionālās zināšanas, veicināt viedokļu apmaiņu ar Komisiju par rīcības plāna īstenošanu, lai nodrošinātu līdzsvarotu un iekļaujošu autobūves nozares pārkārtošanos, kā arī virzītos uz kopīgiem mērķiem un radītu līdzatbildību stratēģiskā dialoga par autobūves nozares nākotni ietvaros.

Briselē, 2025. gada 3. aprīlī

Eiropas Reģionu komitejas
priekšsēdētāja
Kata TÜTTŐ