Dziennik Urzędowy
Unii Europejskiej

PL
Seria C

C/2025/3166

20.6.2025

Rezolucja w sprawie wzmocnienia wymiaru terytorialnego we wdrażaniu Planu działania dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego

(C/2025/3166)

EUROPEJSKI KOMITET REGIONÓW (KR),

UWZGLĘDNIAJĄC

- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Plan działania dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego” ([1]);

1. Z zadowoleniem przyjmuje wysiłki Komisji Europejskiej na rzecz wspierania transformacji sektora motoryzacyjnego w kierunku czystej mobilności, cyfryzacji i większej konkurencyjności poprzez publikację Planu działania dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego (dalej: plan działania).

2. Pomimo uwagi, jaką poświęcono jemu samemu w procesie konsultacji, ubolewa nad nieuwzględnieniem wymiaru terytorialnego w planie działania i brakiem rozwiązań ukierunkowanych terytorialnie w proponowanych środkach.

3. Przyjmuje fakt, że przegląd rozporządzenia określającego normy emisji CO_2 dla samochodów osobowych i dostawczych zostanie przeprowadzony już w 2025 r. Uznaje, że ukierunkowana zmiana rozporządzenia mogłaby zapewnić elastyczność przemysłowi motoryzacyjnemu, jednocześnie realizując ogólne cele klimatyczne UE w pragmatyczny sposób w połączeniu z solidną polityką przemysłową. Uważa jednak, że zmiana ta jest niewystarczająca, aby zaradzić kryzysowi w tym sektorze i zapewnić pewność regulacyjną.

4. Ostrzega przed częstymi zmianami legislacyjnymi, które negatywnie wpływają na przewidywalność unijnego przemysłu i hamują transformację przemysłową. Takie zmiany mogą osłabić przewagę konkurencyjną europejskich branż samochodowych na globalnym rynku. Komitet obawia się zwłaszcza, że tego rodzaju zmiany mogłyby narazić na szwank nasze zaangażowanie na rzecz elektryfikacji sektora motoryzacyjnego i osiągnięcia do 2035 r. zerowego poziomu emisji z nowych samochodów osobowych i dostawczych. Aby skutecznie sprostać przyszłym wyzwaniom, musimy zdecydowanie utrzymać uzgodnione cele i wzmocnić regionalny wymiar planu.

5. Wzywa Komisję, by zgodnie z tym, co zaznaczyła przewodnicząca Ursula von der Leyen, przyjęła bardziej stopniowe podejście uwzględniające pełną neutralność technologiczną jako podstawową zasadę przeglądu rozporządzenia w sprawie emisji CO_2. Wnosi także o jak najszybsze rozpoczęcie przeglądu rozporządzenia.

6. Odnotowuje również ograniczenia technologiczne i rynkowe we wdrażaniu bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów ciężkich. Wzywa Komisję, by rozważyła, podobnie jak w przypadku samochodów osobowych i dostawczych, dokonanie wcześniejszego przeglądu i wprowadzenia elastycznych rozwiązań w rozporządzeniu określającym normy emisji CO_2 dla pojazdów ciężkich.

7. Ostrzega, że zmiany regulacyjne spowodują niestabilność oraz utrudnią przewidywalność i postęp przemysłowy, w związku z czym europejski sektor motoryzacyjny znajdzie się w niekorzystnej sytuacji konkurencyjnej.

8. Zwraca uwagę na brak spójnej polityki przemysłowej UE dla sektora motoryzacyjnego, co podkreślono w raporcie Draghiego ([2]). Wzywa do opracowania nadrzędnej europejskiej strategii transformacji dla przemysłu motoryzacyjnego, aby zachować ten kluczowy sektor gospodarki z myślą o dobrobycie i wzroście UE.

9. Apeluje o konsekwentne promowanie pojazdów o napędzie niskoemisyjnym za pomocą różnorakich technologicznych wariantów. Obok elektromobilności należy również uwzględnić jako równoważne opcje redukcji CO_2 pojazdy napędzane wodorem, paliwa syntetyczne i pojazdy hybrydowe typu plug-in. Regulacje sprzyjające innowacjom powinny zapewnić możliwość dalszego rozwoju wszystkich technologii na równych warunkach.

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

10. Podkreśla, że międzynarodowa konkurencja wywiera coraz większą presję na UE, aby umożliwiła różne neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla rozwiązania w sektorze motoryzacyjnym. Zaznacza, że w kontekście przetasowań geopolitycznych i handlowych, zwłaszcza w stosunkach transatlantyckich, konieczne są dodatkowe i pilne działania, w tym dotyczące paliw alternatywnych, takich jak e-paliwa i biopaliwa. Umożliwi to powodzenie tej transformacji bez uszczerbku dla konkurencyjności sektora.

11. Z zadowoleniem przyjmuje uznanie licznych wyzwań, przed którymi stoją regiony zależne od przemysłu motoryzacyjnego, zgodnie z komunikatem dotyczącym publikacji przeglądu śródokresowego polityki spójności ([3]);

12. Zaznacza, że elektryfikacja samochodów osobowych i dostawczych pozostaje najskuteczniejszym sposobem osiągnięcia neutralności emisyjnej w sektorze motoryzacyjnym i główną siłą napędową globalnej konkurencyjności.

Podkreśla potrzebę rozbudowy i udoskonalenia infrastruktury ładowania, by zapewnić powszechny, dostępny i niezawodny zasięg odpowiadający rosnącemu zapotrzebowaniu. Zwraca uwagę na znaczenie zwiększenia przystępności opłat za ładowanie w perspektywie długoterminowej, aby wesprzeć tę transformację.

13. Zwraca uwagę, że – jak wykazano w niedawnym badaniu KR-u dotyczącym aktualnej sytuacji i przyszłych wyzwań dla regionów o rozwiniętym przemyśle motoryzacyjnym ([4]) – udana transformacja przemysłu motoryzacyjnego odgrywa decydującą rolę w zapewnieniu długoterminowej atrakcyjności regionów.

14. Zwraca uwagę na znaczenie zaangażowania władz lokalnych i regionalnych w planowanie i wdrażanie ogólnounijnej infrastruktury ładowania i tankowania jako kluczowego elementu konkurencyjności europejskiego sektora motoryzacyjnego. W związku z tym zachęca do partnerstw między sektorem publicznym i prywatnym, by przyspieszyć rozwój tego rodzaju infrastruktury poprzez uproszczenie procedur wydawania pozwoleń i zapewnienie zachęt finansowych, co zapewni sprawiedliwy dostęp i przystępność cenową.

15. Podkreśla, jak ważne jest, by zaangażować regiony o rozwiniętym przemyśle motoryzacyjnym i regionalne klastry motoryzacyjne w osiągnięcie sprawiedliwej transformacji oraz uwzględnić ich poglądy i zaproponowane przez nie rozwiązania. Przypomina, że utworzył Sojusz Regionów o Rozwiniętym Przemyśle Motoryzacyjnym (ARA) w celu propagowania ich opinii na szczeblu UE.

16. Zwraca uwagę, że w rozporządzeniu w sprawie norm emisji CO_2 dla samochodów osobowych i dostawczych uznaje się ARA za partnera Komisji Europejskiej w identyfikowaniu wszelkich luk w finansowaniu w celu zapewnienia sprawiedliwej transformacji w regionach najbardziej dotkniętych transformacją ekologiczną i cyfrową.

17. Z zadowoleniem przyjmuje niedawne badanie OECD dotyczące przyszłości łańcuchów wartości w branży motoryzacyjnej ([5]), w którym podkreślono kluczową rolę regionów w przyciąganiu bezpośrednich inwestycji zagranicznych i powiązań z MŚP, a także wskazano, że regiony o rozwiniętym przemyśle motoryzacyjnym i regionalne klastry motoryzacyjne zapewniają odpowiedzi, które obejmują wsparcie społeczne i możliwości szkoleniowe dla pracowników, wspieranie ekosystemów innowacji, a także kształtowanie przyszłościowych polityk przemysłowych i polityki mobilności.

18. Przyjmuje z zadowoleniem plan Komisji Europejskiej dotyczący utworzenia europejskiego sojuszu na rzecz pojazdów podłączonych do sieci i pojazdów autonomicznych, aby przyspieszyć rozwój i produkcję sprzętu oraz komponentów oprogramowania dla automatycznego, opartego na sieci kierowania pojazdami, a tym samym zapewnić konkurencyjność i odporność Europy. Wzywa Komisję Europejską do uwzględnienia doświadczeń i obaw na szczeblu regionalnym przy opracowywaniu kompleksowych ram regulacyjnych dla pojazdów autonomicznych.

19. Zwraca uwagę, że w opracowanym przez Komisję sprawozdaniu ekonomicznym „Mapping the impact of industrial decline on European regions” ([6]) dostrzeżono ważną rolę Sojuszu Regionów o Rozwiniętym Przemyśle Motoryzacyjnym w opisywaniu wpływu pogarszającego się stanu przemysłu we wszystkich regionach o rozwiniętym przemyśle motoryzacyjnym oraz znaczenie tej roli w podejmowaniu świadomych decyzji politycznych co do tego, gdzie należy skoncentrować przydział funduszy UE.

([3]) *Przegląd śródokresowy zmodernizowanej polityki spójności. COM(2025) 163 final.*
([4]) *State of play and future challenges of automotive regions*, badanie KR-u.
([5]) OECD 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. Zaznacza, że sektor motoryzacyjny odgrywa kapitalną rolę w przemyśle wytwórczym w wielu państwach członkowskich i że jest zgrupowany w kilku regionach, w których montaż samochodów i cały łańcuch dostaw odgrywają zasadniczą rolę we wzroście gospodarczym, zapewniając miejsca pracy i inwestycje w badania i rozwój. Podkreśla, że wpływ ten wykracza poza regiony, w których samochody są montowane, często nawet w większym stopniu oddziaływając na regiony, w których znajdują się podwykonawcy przemysłu motoryzacyjnego.

21. Wzywa do zwiększenia finansowania sprawiedliwej transformacji w następnym długoterminowym budżecie UE, w szczególności poprzez wzmocnioną politykę spójności, aby zaradzić istniejącym różnicom regionalnym i propagować rozwiązania ukierunkowane terytorialnie, tak aby wsparcie było dostosowane do konkretnych potrzeb każdego regionu, w szczególności tych najbardziej dotkniętych przejściem na neutralność klimatyczną.

22. Apeluje o dalsze wspieranie regionalnych ekosystemów innowacji, w szczególności poprzez strategie inteligentnej specjalizacji i specjalne działania propagujące współpracę międzyregionalną między regionami o rozwiniętym przemyśle motoryzacyjnym w całym łańcuchu wartości.

23. Wzywa do promowania zakupu komponentów pochodzenia miejscowego w celu zmniejszenia emisji CO_2 i śladu węglowego oraz do zachęcania przedsiębiorstw do uwzględniania w instrumentach wsparcia gospodarczego kryteriów oceny promujących zakupy od dostawców w UE.

24. Wnosi o to, by nie tylko uprościć przepisy, lecz by zmienić także wymogi dotyczące przyznawania pomocy dla sektora motoryzacyjnego w celu pobudzania i zwiększania inwestycji w europejskim przemyśle motoryzacyjnym.

25. Uważa, że niezbędne jest wdrożenie kompleksowych programów podnoszenia i zmiany kwalifikacji w celu wzmocnienia umiejętności i wiedzy specjalistycznej zarówno obecnych, jak i przyszłych pracowników branży motoryzacyjnej. Inicjatywy te powinny być dostosowane do zmieniających się wymagań przemysłu motoryzacyjnego, rozwiązywać problemy niedoboru pracowników i dostosowywać się do wyzwań związanych ze starzeniem się siły roboczej, również w odniesieniu do sektora konserwacji i naprawy pojazdów, który ze względu na transformację technologiczną może ulec znacznej strukturalnej redukcji zatrudnienia.

26. Podkreśla znaczenie badań i innowacji dla przyszłej konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego. W związku z tym wzywa do zwiększenia finansowania na szczeblu UE dla najnowocześniejszych badań i badań podstawowych.

27. Wzywa do otwarcia dialogu terytorialnego na temat sprawiedliwej transformacji w oparciu o silne partnerstwa między partnerami społecznymi a władzami publicznymi na wszystkich szczeblach zarządzania w celu znalezienia rozwiązań ukierunkowanych na konkretny obszar.

28. Apeluje o nawiązanie „dialogu wdrożeniowego z regionami o rozwiniętym przemyśle motoryzacyjnym" mającego na celu ustanowienie ustrukturyzowanej platformy dla regionów o rozwiniętym przemyśle motoryzacyjnym i regionalnych klastrów motoryzacyjnych w celu wymiany informacji z Komisją na temat najlepszych praktyk i przyczyniania się do wdrażania środków przewidzianych w planie działania.

29. Podkreśla, że on sam, wraz z Sojuszem Regionów o Rozwiniętym Przemyśle Motoryzacyjnym (ARA), Grupą Międzyregionalną „Przyszłość sektora motoryzacyjnego" (CoRAI) i w powiązaniu z pracami Sojuszu na rzecz Umiejętności w Branży Motoryzacyjnej oraz Europejskiego Sojuszu Regionów na rzecz Półprzewodników (ESRA), jest gotowy ułatwić wymianę poglądów z Komisją na temat wdrażania tego planu działania z wykorzystaniem wiedzy lokalnej i regionalnej, aby zapewnić zrównoważoną i inkluzywną transformację sektora motoryzacyjnego, a także realizować wspólne cele i tworzyć poczucie odpowiedzialności w ramach strategicznego dialogu na temat przyszłości przemysłu motoryzacyjnego.

Bruksela, dnia 3 kwietnia 2025 r.

Przewodnicząca
Europejskiego Komitetu Regionów
Kata TÜTTŐ