C/2025/3166

20.6.2025

Rezoluție privind consolidarea dimensiunii teritoriale în punerea în aplicare a Planului de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor

(C/2025/3166)

COMITETUL EUROPEAN AL REGIUNILOR (CoR),

AVÂND ÎN VEDERE:

- Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – Planul de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor ([1]);

1. salută eforturile Comisiei Europene de a sprijini tranziția sectorului autovehiculelor către o mobilitate curată, digitalizare și o competitivitate sporită prin publicarea Planului de acțiune industrială pentru sectorul european al autovehiculelor (Planul de acțiune);

2. în pofida atenției acordate Comitetului European al Regiunilor în procesul de consultare, regretă faptul că nu se acordă atenție dimensiunii teritoriale în planul de acțiune și că măsurile propuse nu includ soluții bazate pe realitatea zonei;

3. recunoaște că revizuirea regulamentului de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO_2 pentru autoturisme și furgonete va avea loc deja în 2025; recunoaște că modificarea specifică a regulamentului ar putea oferi flexibilitate industriei automobilelor, urmărind în același timp obiectivele globale ale UE în materie de climă într-un mod pragmatic, combinat cu o politică industrială solidă; cu toate acestea, consideră că această modificare este insuficientă pentru a soluționa criza din acest sector și pentru a crea certitudine legislativă;

4. avertizează cu privire la ajustările legislative frecvente care compromit previzibilitatea pentru industria UE și împiedică tranziția industrială. Aceste ajustări riscă să submineze avantajul competitiv al industriei europene a autovehiculelor pe piața mondială. În special, se teme că astfel de schimbări ar putea pune în pericol angajamentul nostru de a electrifica sectorul autovehiculelor și de a atinge un nivel zero al emisiilor generate de autoturismele și camionetele noi până în 2035. Pentru a aborda în mod eficace provocările viitoare, trebuie să ne menținem în mod decisiv obiectivele convenite și să consolidăm dimensiunea regională a planului;

5. îndeamnă Comisia să adopte o abordare mai treptată, cu neutralitatea tehnologică deplină ca principiu de bază în revizuirea Regulamentului privind performanța în materie de emisii de CO_2, astfel cum a subliniat președinta von der Leyen, și să prezinte revizuirea acestui regulament cât mai curând posibil;

6. ia act, de asemenea, de constrângerile tehnologice și de piață în ceea ce privește introducerea vehiculelor grele cu emisii zero și cu emisii scăzute și îndeamnă Comisia să ia în considerare, la fel ca la autoturisme și camionete, o revizuire timpurie și flexibilități în regulamentul de stabilire a standardelor privind emisiile de CO_2 pentru vehiculele grele;

7. avertizează că schimbările în materie de reglementare vor crea instabilitate, vor împiedica previzibilitatea și progresul industrial și, prin urmare, vor crea un dezavantaj concurențial pentru sectorul autovehiculelor din Europa;

8. atrage atenția asupra lipsei unei politici industriale coerente a UE pentru sectorul automobilelor, așa cum se subliniază în raportul Draghi ([2]); solicită o strategie europeană globală de tranziție pentru industria automobilelor, pentru a păstra acest sector economic vital pentru prosperitatea și creșterea economică a UE;

9. solicită o promovare coerentă a sistemelor de propulsie cu emisii scăzute, pornind de la abordări tehnologice diferite. Pe lângă mobilitatea electrică, ar trebui luate în considerare opțiuni echivalente pentru a reduce emisiile de CO_2, cum ar fi propulsia pe bază de hidrogen, combustibilii sintetici și vehiculele hibride reîncărcabile. O reglementare favorabilă inovării ar trebui să garanteze că toate tehnologiile pot fi dezvoltate în condiții echitabile;

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

10. subliniază că concurența internațională pune UE sub o presiune din ce în ce mai mare pentru a-și consolida eforturile de dezvoltare a unor soluții sustenabile în sectorul autovehiculelor; subliniază că, având în vedere schimbările geopolitice și comerciale în curs, în special în relațiile transatlantice, există o nevoie suplimentară și urgentă de a acționa, inclusiv combustibilii alternativi, cum ar fi e-combustibilii și biocombustibilii, ceea ce va permite succesul acestei tranziții fără a compromite competitivitatea sectorului;

11. salută recunoașterea numeroaselor provocări cu care se confruntă regiunile dependente de industria autovehiculelor, astfel cum se prevede în comunicarea privind publicarea evaluării la jumătatea perioadei a politicii de coeziune ([3]);

12. subliniază că electrificarea autoturismelor și a camionetelor rămâne cea mai eficientă cale către neutralitatea emisiilor de dioxid de carbon în sectorul autovehiculelor și un factor-cheie al competitivității globale.

Subliniază necesitatea de a extinde și de a consolida infrastructura de încărcare pentru a asigura o acoperire largă, accesibilă și fiabilă, care să răspundă cererii tot mai mari. Subliniază că este important ca încărcarea să devină mai accesibilă pe termen lung pentru a sprijini această tranziție;

13. astfel cum s-a arătat într-un studiu recent al CoR intitulat „*State of play and future challenges of automotive regions*" („Situația actuală și provocările viitoare cu care se vor confrunta regiunile producătoare de autovehicule") ([4]), subliniază că o tranziție reușită a industriei autovehiculelor joacă un rol decisiv în asigurarea atractivității pe termen lung a regiunilor;

14. subliniază importanța implicării autorităților locale și regionale în planificarea și punerea în aplicare a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare la nivelul UE, ca element-cheie pentru competitivitatea sectorului european al autovehiculelor. Prin urmare, încurajează parteneriatele dintre sectorul public și cel privat pentru a accelera dezvoltarea unei astfel de infrastructuri prin simplificarea procedurilor de autorizare și prin oferirea de stimulente financiare, asigurând astfel un acces echitabil și prețuri abordabile;

15. subliniază importanța implicării și a luării în considerare a opiniilor și soluțiilor propuse de regiunile producătoare de autovehicule și de clusterele regionale din sectorul autovehiculelor în realizarea unei tranziții juste și subliniază că CoR a înființat Alianța regiunilor producătoare de autovehicule (ARA) pentru a promova vocea acestora la nivelul UE;

16. consideră că Regulamentul privind standardele de performanță privind emisiile de CO_2 pentru autoturisme și camionete recunoaște ARA ca partener al Comisiei Europene în demersul acesteia de a identifica orice deficit de finanțare în asigurarea unei tranziții juste în regiunile cele mai afectate de tranziția verde și digitală;

17. salută studiul recent publicat al OCDE privind viitorul lanțurilor valorice din sectorul autovehiculelor ([5]), care scoate în evidență rolul esențial al regiunilor în atragerea de investiții străine directe (ISD) și în crearea de legături cu IMM-urile; subliniază că regiunile producătoare de autovehicule și clusterele regionale din sectorul autovehiculelor oferă răspunsuri care variază de la sprijin social și oportunități de formare pentru lucrători, la sprijinirea ecosistemelor de inovare, la elaborarea unor politici industriale și de mobilitate orientate spre viitor;

18. salută planul Comisiei Europene de a institui o Alianță europeană pentru vehicule conectate și autonome, astfel încât să fie accelerată dezvoltarea și producția de componente hardware și software pentru conducerea conectată și autonomă, asigurând astfel competitivitatea și reziliența Europei; invită Comisia Europeană să țină seama de experiențele și preocupările regionale atunci când elaborează un cadru de reglementare cuprinzător pentru vehiculele autonome;

19. subliniază că sinteza economică a Comisiei intitulată „Cartografierea impactului declinului industrial asupra regiunilor europene" ([6]) recunoaște rolul important al Alianței regiunilor producătoare de autovehicule în identificarea impactului declinului industrial în toate regiunile producătoare de autovehicule și relevanța sa în luarea unor decizii politice în cunoștință de cauză asupra zonelor către care să se concentreze alocarea fondurilor UE;

([3]) O politică de coeziune modernizată: Evaluarea la jumătatea perioadei. COM(2025) 163 final.
([4]) Studiul CoR *State of play and future challenges of automotive regions*.
([5]) OECD SME and Entrepreneurship Papers, *The future of the automotive value chain – Implications for FDI-SME linkages* (Viitorul lanțului valoric al autovehiculelor – implicații pentru legăturile dintre ISD și IMM-uri).
([6]) https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/mapping-impact-industrial-decline-european-regions_en.

20. subliniază că sectorul autovehiculelor joacă un rol esențial pentru industria prelucrătoare din multe state membre și că este grupat în mai multe regiuni, unde asamblarea autovehiculelor și întregul lanț de aprovizionare joacă un rol esențial pentru creșterea economică, asigurând locuri de muncă și investiții în cercetare și dezvoltare; subliniază că impactul se extinde dincolo de regiunile în care sunt asamblate automobile, afectând adesea și mai mult regiunile care găzduiesc instalații de subproducție din industria de aprovizionare cu autovehicule;

21. solicită o creștere a finanțării pentru tranziția justă în următorul buget pe termen lung al UE, în special printr-o politică de coeziune consolidată, pentru a aborda disparitățile regionale existente și a promova soluții bazate pe realitatea zonei, pentru a se asigura că sprijinul este adaptat la nevoile specifice ale fiecărei regiuni, în special ale celor mai afectate de tranziția către neutralitatea climatică;

22. solicită sprijin suplimentar pentru ecosistemele regionale de inovare, în special prin strategii de specializare inteligentă și acțiuni specifice de promovare a cooperării interregionale între regiunile producătoare de autovehicule de-a lungul lanțului valoric;

23. solicită să se promoveze achiziționarea de componente de origine locală pentru a reduce emisiile de CO_2 și amprenta de carbon și să se promoveze includerea, în instrumentele de sprijin economic pentru întreprinderi, a unor criterii de evaluare care să promoveze achizițiile de la furnizorii din UE;

24. solicită nu numai simplificarea reglementărilor, ci și modificarea condițiilor de acordare a ajutoarelor destinate acestui sector, pentru a promova și a crește investițiile realizate de industria europeană a autovehiculelor;

25. consideră că este esențial să se pună în aplicare programe cuprinzătoare de perfecționare și recalificare pentru a consolida competențele și expertiza atât a forței de muncă actuale, cât și a celei viitoare din sectorul autovehiculelor. Aceste inițiative ar trebui să fie adaptate pentru a răspunde cerințelor în continuă evoluție ale industriei autovehiculelor, pentru a aborda deficitul de forță de muncă și pentru a se adapta la provocările legate de îmbătrânirea forței de muncă, inclusiv în ceea ce privește sectorul întreținerii și reparării vehiculelor, care, din cauza tranziției tehnologice, riscă să sufere o reducere structurală semnificativă;

26. subliniază importanța cercetării și inovării pentru competitivitatea viitoare a industriei autovehiculelor; solicită, prin urmare, creșterea finanțării la nivelul UE pentru cercetarea în domeniul cercetării fundamentale și avansate;

27. solicită crearea unui dialog teritorial privind tranziția justă, bazat pe parteneriate solide între partenerii sociali și autoritățile publice de la toate nivelurile de guvernanță, cu scopul de a găsi soluții bazate pe realitatea zonei;

28. solicită crearea unui „dialog privind punerea în aplicare cu regiunile producătoare de autovehicule", cu scopul de a crea o platformă structurată pentru regiunile producătoare de autovehicule și clusterele regionale din sectorul autovehiculelor, pentru a organiza schimburi cu Comisia cu privire la cele mai bune practici și pentru a contribui la punerea în aplicare a măsurilor prevăzute în Planul de acțiune;

29. subliniază că CoR, prin Alianța regiunilor producătoare de autovehicule (ARA), prin Automotive Intergroup (CoRAI) și prin legăturile sale cu activitatea Alianței pentru competențe în domeniul autovehiculelor (ASA) și a Alianței europene a regiunilor producătoare de semiconductori (ESRA), este pregătit să faciliteze schimburile cu Comisia cu privire la punerea în aplicare a acestui plan de acțiune cu cunoștințe locale și regionale pentru a asigura o tranziție echilibrată și favorabilă incluziunii a sectorului autovehiculelor; CoR este, de asemenea, pregătit să urmărească obiective comune și să își asume responsabilitatea în cadrul dialogului strategic privind viitorul industriei autovehiculelor.

Bruxelles, 3 aprilie 2025.

Președinta
Comitetului European al Regiunilor
Kata TÜTTŐ