Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria C

C/2025/3166

20.6.2025

Uznesenie o posilnení územného rozmeru pri vykonávaní Odvetvového akčného plánu pre európsky automobilový priemysel

(C/2025/3166)

EURÓPSKY VÝBOR REGIÓNOV (VR),

SO ZRETEĽOM NA

- Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Odvetvový akčný plán pre európsky automobilový priemysel ([1])

1. víta úsilie Európskej komisie podporiť prechod automobilového odvetvia na čistú mobilitu, digitalizáciu a zvýšenú konkurencieschopnosť prostredníctvom uverejnenia Odvetvového akčného plánu pre európsky priemysel (ďalej len „akčný plán“);

2. napriek tomu, že sa jeho názorom v rámci konzultačného procesu venovala pozornosť, vyjadruje poľutovanie nad tým, že sa v akčnom pláne nezohľadnil dostatočne územný rozmer a že v navrhovaných opatreniach chýbajú miestne orientované riešenia;

3. berie na vedomie, že revízia nariadenia, ktorým sa stanovujú emisné normy CO_2 pre osobné vozidlá a ľahké úžitkové vozidlá, sa uskutoční už v roku 2025; uznáva, že cielená zmena nariadenia by mohla poskytnúť automobilovému priemyslu flexibilitu a zároveň umožniť pragmaticky sledovať celkové ciele EÚ v oblasti klímy v kombinácii so silnou priemyselnou politikou; domnieva sa však, že táto zmena nebude stačiť na vyriešenie krízy v tomto odvetví ani na vytvorenie regulačnej istoty;

4. varuje pred častými legislatívnymi úpravami, ktoré ohrozujú predvídateľnosť priemyslu EÚ a bránia priemyselnej transformácii. Tieto úpravy môžu poškodiť konkurenčnú výhodu európskeho automobilového priemyslu na svetovom trhu; obáva sa najmä toho, že takéto zmeny by mohli ohroziť náš záväzok elektrifikovať automobilový priemysel a dosiahnuť nulové emisie z nových osobných a ľahkých úžitkových vozidiel do roku 2035. a účinné riešenie budúcich výziev musíme rozhodne presadzovať naše dohodnuté ciele a posilniť regionálny rozmer plánu;

5. naliehavo vyzýva Komisiu, aby pri revízii nariadenia o emisných parametroch CO_2 zaujala postupnejší prístup, ktorého hlavnou zásadou by bola technická neutralita, ako zdôraznila predsedníčka von der Leyen, a aby revíziu nariadenia čo najskôr urýchlila;

6. berie na vedomie aj technologické a trhové obmedzenia pri zavádzaní ťažkých úžitkových vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami a vyzýva Komisiu, aby podobne ako v prípade osobných a ľahkých úžitkových vozidiel zvážila skoršie preskúmanie a flexibilitu v nariadení, ktorým sa stanovujú emisné normy CO_2 pre ťažké úžitkové vozidlá;

7. upozorňuje, že zmeny právnych predpisov spôsobia nestabilitu, budú brániť predvídateľnosti a priemyselnému pokroku, a tým znevýhodnia európsky automobilový priemysel v hospodárskej súťaži;

8. poukazuje na absenciu súdržnej priemyselnej politiky EÚ pre automobilový priemysel, ako sa zdôrazňuje v správe Maria Draghiho ([2]); vyzýva na vypracovanie všeobecnej európskej stratégie transformácie automobilového priemyslu, aby toto dôležité hospodárske odvetvie mohlo naďalej zaisťovať EÚ prosperitu a rast;

9. vyzýva na dôslednú podporu nízkoemisných druhov pohonu, v rámci ktorej sa zohľadňujú rôzne technologické prístupy. Okrem elektromobility sa za rovnocenné možnosti znižovania emisií CO_2 musia považovať aj vodíkové pohony, syntetické palivá a plug-in hybridy. Regulácia podporujúca inovácie by mala zabezpečiť, aby sa všetky technológie mohli ďalej rozvíjať za spravodlivých podmienok;

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

10. zdôrazňuje, že medzinárodná hospodárska súťaž vyvíja čoraz väčší tlak na EÚ, aby v automobilovom priemysle zintenzívnila úsilie rozvíjať udržateľné riešenia; z hľadiska geopolitickej situácie a obchodnej politiky, predovšetkým v transatlantických vzťahoch vyzdvihuje potrebu dodatočných a naliehavých opatrení vrátane alternatívnych palív, ako sú e-palivá a biopalivá, ktoré umožnia úspešnú transformáciu bez ohrozenia konkurencieschopnosti odvetvia;

11. víta uznanie početných výziev, ktorým čelia regióny závislé od automobilového priemyslu, ako sa uvádza v oznámení týkajúcom sa uverejnenia preskúmania politiky súdržnosti v polovici obdobia ([3]);

12. zdôrazňuje, že elektrifikácia osobných a ľahkých úžitkových vozidiel zostáva najúčinnejšou cestou k uhlíkovej neutralite v automobilovom priemysle a hlavnou hnacou silou globálnej konkurencieschopnosti;

poukazuje na potrebu rozšíriť a zlepšiť infraštruktúru nabíjania, aby sa zabezpečilo rozsiahle, dostupné a spoľahlivé pokrytie, ktoré uspokojí rastúci dopyt; zdôrazňuje, že na podporu tejto transformácie je dôležité, aby bolo nabíjanie z dlhodobého hľadiska cenovo dostupnejšie;

13. poukazuje na nedávnu štúdiu VR o *súčasnom stave a budúcich výzvach v regiónoch s automobilovým priemyslom* ([4]), z ktorej vyplýva, že úspešná transformácia automobilového priemyslu zohráva rozhodujúcu úlohu pri zabezpečovaní dlhodobej atraktívnosti regiónov;

14. podčiarkuje význam zapojenia miestnych a regionálnych samospráv do plánovania a zavádzania celoeurópskej infraštruktúry nabíjacích a čerpacích staníc ako hlavného prvku pre konkurencieschopnosť európskeho automobilového priemyslu; v dôsledku toho podporuje partnerstvá medzi verejným a súkromným sektorom s cieľom urýchliť rozvoj takejto infraštruktúry zjednodušením postupov udeľovania povolení a poskytovaním finančných stimulov, čím sa zabezpečí spravodlivý prístup a cenová dostupnosť;

15. zdôrazňuje, že pri dosahovaní spravodlivej transformácie je dôležité zapojiť regióny s automobilovým priemyslom a regionálne automobilové klastre a zohľadniť ich názory a návrhy riešení, a pripomína, že v záujme presadzovania ich postojov na úrovni EÚ zriadil Alianciu regiónov s automobilovým priemyslom;

16. zdôrazňuje, že v nariadení o emisných normách CO_2 pre osobné vozidlá a ľahké úžitkové vozidlá sa Aliancia regiónov s automobilovým priemyslom uznáva za partnera Európskej komisie s cieľom identifikovať akékoľvek nedostatky vo financovaní pri zabezpečovaní spravodlivej transformácie v regiónoch, ktoré zelená a digitálna transformácia zasiahnu najviac;

17. víta nedávnu štúdiu OECD o budúcnosti hodnotových reťazcov v automobilovom priemysle ([5]), v ktorej sa vyzdvihuje kľúčová úloha regiónov pri získavaní priamych zahraničných investícií a prepojenia s MSP, a poukazuje na to, že regióny a regionálne automobilové klastre prinášajú riešenia, keďže poskytujú sociálnu podporu a možnosti odbornej prípravy pre pracovníkov, podporujú inovačné ekosystémy a navrhujú perspektívne priemyselné politiky a politiky v oblasti mobility;

18. víta plán Európskej komisie vytvoriť Európsku alianciu prepojených a autonómnych vozidiel s cieľom urýchliť vývoj a výrobu hardvérových a softvérových komponentov pre prepojenú a autonómnu jazdu, čím sa zabezpečí konkurencieschopnosť a odolnosť Európy; vyzýva Európsku komisiu, aby pri vypracúvaní komplexného regulačného rámca pre autonómne vozidlá zohľadnila skúsenosti a obavy na regionálnej úrovni;

19. poukazuje na to, že v ekonomickom dokumente Komisie o mapovaní vplyvu úpadku priemyslu na európske regióny ([6]) sa uznáva dôležitá úloha Aliancie regiónov s automobilovým priemyslom pri zisťovaní vplyvu úpadku priemyslu v automobilových regiónoch a jej význam pri prijímaní informovaných politických rozhodnutí o tom, kam treba zamerať prideľovanie finančných prostriedkov EÚ;

([3]) *Modernizovaná politika súdržnosti: preskúmanie v polovici obdobia* [neoficiálny preklad]. *COM(2025) 163 final*.
([4]) *State of play and future challenges of automotive regions* (Súčasný stav a budúce výzvy v regiónoch s automobilovým priemyslom), štúdia VR.
([5]) OECD SME and Entrepreneurship Papers, *The future of the automotive value chain – Implications for FDI-SME linkages* (Hodnotiaca tabuľka OECD o financovaní MSP a podnikateľov, Budúcnosť hodnotového reťazca v automobilovom priemysle – dopad na obchodné prepojenia priamych zahraničných investícií s MSP).
([6]) https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/mapping-impact-industrial-decline-european-regions_en.

20. poukazuje na to, že automobilový priemysel zohráva kľúčovú úlohu pre výrobný priemysel v mnohých členských štátoch a že je zoskupený v niekoľkých regiónoch, kde montáž automobilov a celý dodávateľský reťazec zohrávajú zásadnú úlohu pre hospodársky rast, poskytujú pracovné miesta a investície do výskumu a vývoja; zdôrazňuje, že dôsledky presahujú hranice regiónov, v ktorých sa montujú automobily, a často sú ešte výraznejšie zasiahnuté regióny, v ktorých sa nachádzajú zariadenia dodávateľov súčiastok pre automobilový priemysel;

21. vyzýva na zvýšenie financovania spravodlivej transformácie v rámci budúceho dlhodobého rozpočtu EÚ, najmä prostredníctvom posilnenej politiky súdržnosti s cieľom zmierniť existujúce regionálne rozdiely a podporovať miestne orientované riešenia, aby sa zabezpečilo, že podpora bude prispôsobená osobitným potrebám každého regiónu, a najmä tých regiónov, ktoré prechod na klimatickú neutralitu postihne najviac;

22. vyzýva na ďalšiu podporu regionálnych inovačných ekosystémov, najmä prostredníctvom stratégií inteligentnej špecializácie a špecializovaných opatrení propagujúcich medziregionálnu spoluprácu medzi automobilovými regiónmi v rámci hodnotového reťazca;

23. vyzýva na podporu nákupu komponentov z miestnych zdrojov s cieľom znížiť emisie CO_2 a uhlíkovú stopu a na podporu nástrojov hospodárskej pomoci pre podniky, ktoré by zahŕňali hodnotiace kritériá podporujúce nákup od dodávateľov z EÚ;

24. vyzýva nielen na zjednodušenie právnych predpisov, ale aj na zmenu požiadaviek na podporu priemyslu s cieľom stimulovať a zvýšiť investície európskeho automobilového priemyslu;

25. považuje za nevyhnutné zaviesť komplexné programy na zvyšovanie úrovne zručností a rekvalifikáciu s cieľom posilniť zručnosti a odborné znalosti súčasnej aj budúcej pracovnej sily v automobilovom priemysle; tieto iniciatívy by mali byť navrhnuté tak, aby zodpovedali vyvíjajúcim sa požiadavkám automobilového priemyslu, riešili problém nedostatku pracovníkov a prispôsobili sa výzvam spojeným so starnutím pracovnej sily, a to aj pokiaľ ide o odvetvie údržby a opravy vozidiel, v súvislosti s ktorým hrozí, že v dôsledku technologickej transformácie dôjde k výraznému štrukturálnemu zníženiu počtu pracovných miest;

26. zdôrazňuje význam výskumu a inovácií pre budúcu konkurencieschopnosť automobilového priemyslu; požaduje preto, aby finančných prostriedkov EÚ určených na výskum smerovalo do špičkového a základného výskumu;

27. vyzýva na spustenie územného dialógu o spravodlivej transformácii založenej na silných partnerstvách medzi sociálnymi partnermi a verejnými orgánmi na všetkých úrovniach správy s cieľom nájsť miestne orientované riešenia;

28. vyzýva na začatie dialógu o vykonávaní s regiónmi s automobilovým priemyslom s cieľom vytvoriť štruktúrovanú platformu, prostredníctvom ktorej by si automobilové regióny a regionálne automobilové klastre mohli s Komisiou vymieňať názory na osvedčené postupy a prispievať k vykonávaniu opatrení akčného plánu;

29. zdôrazňuje, že prostredníctvom Aliancie regiónov s automobilovým priemyslom (ARA), medziregionálnej skupiny Budúcnosť automobilového priemyslu (CoRAI) a prepojení s činnosťou Aliancie pre zručnosti v automobilovom priemysle (ASA), ako aj Európskej aliancie regiónov vyrábajúcich polovodiče je pripravený uľahčiť komunikáciu s Komisiou o vykonávaní tohto akčného plánu a prispieť miestnymi a regionálnymi znalosťami, aby sa zabezpečila vyvážená a inkluzívna transformácia automobilového priemyslu, sledovali spoločné ciele a prevzala zodpovednosť v rámci strategického dialógu o budúcnosti automobilového priemyslu.

V Bruseli 3. apríla 2025

Predsedníčka
Európskeho výboru regiónov
Kata TÜTTŐ