Uradni list
Evropske unije

SL
Serija C

C/2025/3166

20.6.2025

Resolucija Evropskega odbora regij – Krepitev teritorialne razsežnosti pri izvajanju industrijskega akcijskega načrta za evropski avtomobilski sektor

(C/2025/3166)

EVROPSKI ODBOR REGIJ (OR),

OB UPOŠTEVANJU:

– sporočila Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij – Industrijski akcijski načrt za evropski avtomobilski sektor ([1]),

1. pozdravlja prizadevanja Evropske komisije, da bi podprla prehod avtomobilskega sektorja na čisto mobilnost, digitalizacijo in večjo konkurenčnost z objavo industrijskega akcijskega načrta za evropski avtomobilski sektor (v nadaljevanju: akcijski načrt);

2. obžaluje, da v akcijskem načrtu ni dovolj upoštevana teritorialna razsežnost, čeprav je bil vključen v postopek posvetovanja, prav tako lokalne rešitve niso upoštevane pri predlaganih ukrepih;

3. se zaveda, da bo pregled uredbe o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO_2 za osebne avtomobile in kombinirana vozila opravljen že leta 2025; priznava, da bi ciljna sprememba uredbe avtomobilski industriji lahko prinesla prožnost, hkrati pa bi si na pragmatičen način prizadevali za splošne podnebne cilje EU v kombinaciji s trdno industrijsko politiko, vendar meni, da ta sprememba ni dovolj za rešitev krize v sektorju in za regulativno varnost;

4. svari pred pogostimi prilagoditvami zakonodaje, ki ogrožajo predvidljivost v industriji EU in ovirajo industrijski prehod. Zaradi teh prilagoditev bi se lahko zmanjšala konkurenčna prednost evropske avtomobilske industrije na globalnem trgu; zlasti izraža bojazen, da bi s temi spremembami ogrozili naše zaveze za elektrifikacijo avtomobilskega sektorja in uresničitev cilja, da bodo do leta 2035 vsi novi avtomobili in kombinirana vozila brezemisijski. Za učinkovito obravnavo prihodnjih izzivov moramo odločno izpolnjevati dogovorjene cilje in okrepiti regionalno razsežnost načrta;

5. poziva Komisijo, naj pri pregledu uredbe o emisijskih vrednosti CO_2 uporabi bolj postopen pristop in kot ključno načelo popolno tehnološko nevtralnost, kot je poudarila predsednica Ursula von der Leyen, ter pregled uredbe izvede čim prej;

6. prav tako ugotavlja, da pri uvajanju brezemisijskih in nizkoemisijskih težkih gospodarskih vozil obstajajo tehnološke in tržne omejitve, ter Komisijo poziva, naj podobno kot v primeru avtomobilov in kombiniranih vozil razmisli o možnosti zgodnejšega pregleda uredbe o standardih glede emisij CO_2 za težka gospodarska vozila in njene prilagoditve;

7. opozarja, da bodo spremembe zakonodaje povzročile nestabilnost, ovirale predvidljivost in industrijski napredek ter tako oslabile konkurenčni položaj evropskega avtomobilskega sektorja;

8. poudarja, da ni skladne industrijske politike EU za avtomobilski sektor, kot je izpostavljeno v Draghijevem poročilu ([2]), in poziva k splošni evropski strategiji prehoda za avtomobilsko industrijo, da bi ohranili ta gospodarski sektor, ki je ključen za blaginjo in rast EU;

9. poziva k doslednemu spodbujanju nizkoemisijskih pogonskih sistemov, ki bi vključevalo različne tehnološke pristope. Poleg elektromobilnosti je treba kot enakovredne možnosti za zmanjšanje emisij CO_2 obravnavati tudi vozila na vodikov pogon in sintetična goriva ter priključna hibridna vozila. Z inovacijam prijazno ureditvijo bi morali zagotoviti, da bi se lahko vse tehnologije nadalje razvijale pod poštenimi pogoji;

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

10. poudarja, da je EU zaradi mednarodne konkurence vse bolj pod pritiskom, da okrepi prizadevanja za razvoj trajnostnih rešitev v avtomobilskem sektorju; poudarja tudi, da so zaradi premikov v geopolitiki in trgovinski politiki, zlasti v čezatlantskih odnosih, potrebni dodatni in nujni ukrepi, vključno z alternativnimi gorivi, kot so e-goriva in biogoriva, da bi bil ta prehod uspešen, ne da bi bila ogrožena konkurenčnost sektorja;

11. pozdravlja priznavanje številnih izzivov, s katerimi se soočajo regije, ki so odvisne od avtomobilske industrije, kot je navedeno v sporočilu v zvezi z objavo vmesnega pregleda kohezijske politike ([3]);

12. poudarja, da se z elektrifikacijo avtomobilov in kombiniranih vozil najbolj učinkovito prispeva k ogljični nevtralnosti v avtomobilskem sektorju in bistveno spodbuja svetovna konkurenčnost; poudarja tudi, da je treba razširiti in okrepiti polnilno infrastrukturo, da se omogoči široka, dostopna in zanesljiva pokritost za zadovoljitev vse večjega povpraševanja; meni, da je treba dolgoročno poskrbeti za cenovno ugodnejše polnjenje, da se podpre ta prehod;

13. poudarja, da je uspešen prehod avtomobilske industrije ključnega pomena za dolgoročno privlačnost regij, kar je pokazala tudi njegova nedavna študija o *stanju in prihodnjih izzivih avtomobilskih regij* ([4]);

14. poudarja, da je treba lokalne in regionalne oblasti vključiti v načrtovanje in postavitev polnilne in oskrbovalne infrastrukture po vsej EU, saj to ključno prispeva h konkurenčnosti evropskega avtomobilskega sektorja; zato spodbuja partnerstva med javnim in zasebnim sektorjem, da se pospeši razvoj te infrastrukture s poenostavitvijo postopkov za izdajo dovoljenj in finančnimi spodbudami ter tako poskrbi za pravičen in cenovno sprejemljiv dostop;

15. opozarja na pomen vključevanja in upoštevanja stališč in rešitev za pravičen prehod, ki jih predlagajo avtomobilske regije in regionalni avtomobilski grozdi, ter poudarja, da je za promocijo njihovih stališč na ravni EU ustanovil Zvezo avtomobilskih regij;

16. poudarja, da je Zveza avtomobilskih regij v uredbi o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO_2 za osebne avtomobile in kombinirana vozila priznana kot partner Evropske komisije pri iskanju morebitnih vrzeli v financiranju in zagotavljanju pravičnega prehoda v regijah, ki jih je zeleni in digitalni prehod najbolj prizadel;

17. pozdravlja nedavno študijo OECD o prihodnosti avtomobilskih vrednostnih verig ([5]), v kateri je poudarjena ključna vloga regij pri privabljanju neposrednih tujih naložb ter njihovem povezovanju z MSP; poudarja, da avtomobilske regije in regionalni avtomobilski grozdi ponujajo rešitve, ki segajo od socialne podpore, možnosti usposabljanja delavcev in podpore inovacijskih sistemov do oblikovanja v prihodnost usmerjenih industrijskih politik in politik na področju mobilnosti;

18. pozdravlja namero Evropske komisije, da ustanovi evropsko zavezništvo za povezana in avtonomna vozila, s čimer bi pospešili razvoj in proizvodnjo strojne in programske opreme za povezano in avtonomno vožnjo ter tako zagotovili konkurenčnost in odpornost Evrope; poziva Evropsko komisijo, naj pri oblikovanju celovitega regulativnega okvira za avtonomna vozila upošteva izkušnje in pomisleke z regionalne ravni;

19. poudarja, da je Evropska komisija v kratkem poročilu o ekonomiji z naslovom *Mapping the impact of industrial decline on European regions* ([6]) (Ugotavljanje posledic industrijskega nazadovanja na evropske regije) priznala pomembno vlogo Zveze avtomobilskih regij pri opredeljevanju posledic industrijskega nazadovanja v avtomobilskih regijah ter sprejemanju informiranih političnih odločitev o tem, kam usmeriti dodeljevanje sredstev EU;

([3]) *Posodobljena kohezijska politika: vmesni pregled*, COM(2025) 163 final.
([4]) *Stanje in prihodnji izzivi avtomobilskih regij*, študija OR.
([5]) *OECD SME and Entrepreneurship Papers, The future of the automotive value chain – Implications for FDI-SME linkages* (Prihodnost avtomobilske vrednostne verige – posledice za povezavo med neposrednimi tujimi naložbami in MSP).
([6]) https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/mapping-impact-industrial-decline-european-regions_en.

20. poudarja, da ima avtomobilski sektor ključno vlogo v predelovalni industriji številnih držav ter je skoncentriran v več regijah, kjer sta proizvodnja avtomobilov in celotna dobavna veriga bistvenega pomena za gospodarsko rast, saj zagotavljata delovna mesta ter naložbe v raziskave in razvoj; poudarja, da posledic ne občutijo le regije, v katerih se proizvajajo avtomobili, saj so regije, v katerih se nahajajo podproizvodne zmogljivosti avtomobilske dobavne industrije, pogosto celo veliko bolj prizadete;

21. poziva k povečanju sredstev za pravični prehod v naslednjem dolgoročnem proračunu EU, zlasti v okviru okrepljene kohezijske politike, da bi se obravnavale sedanje regionalne razlike in spodbujale lokalne rešitve ter za to, da bi bila podpora prilagojena posebnim potrebam vseh regij, zlasti tistih, ki jih je prehod na podnebno nevtralnost najbolj prizadel;

22. poziva k dodatni podpori za regionalne inovacijske sisteme, predvsem s strategijami pametne specializacije in specifičnimi ukrepi za spodbuditev medregionalnega sodelovanja med avtomobilskimi regijami v vsej vrednostni verigi;

23. poziva, naj se spodbuja nabava lokalno pridobljenih sestavnih delov, da bi zmanjšali emisije CO_2 in ogljični odtis, ter naj se v instrumente ekonomske podpore za podjetja vključijo merila ocenjevanja, ki spodbujajo nabavo pri dobaviteljih iz EU;

24. poziva ne le k poenostavitvi predpisov, temveč tudi k spremembi zahtev za pomoč sektorju, da bi spodbudili in povečali naložbe v evropsko avtomobilsko industrijo;

25. meni, da je ključno izvajati obsežne programe izpopolnjevanja in preusposabljanja za izboljšanje strokovnega znanja in spretnosti tako sedanjih kot prihodnjih delavcev v avtomobilski industriji. Te pobude bi morale biti oblikovane za izpolnitev novih potreb avtomobilske industrije, odpravo pomanjkanja delovne sile in prilagajanje izzivom, ki so povezani s starajočo se delovno silo, tudi v sektorju vzdrževanja in popravila vozil, kjer bi lahko zaradi tehnološkega prehoda prišlo do precejšnega strukturnega zmanjšanja števila zaposlenih;

26. poudarja pomen raziskav in inovacij za prihodnjo konkurenčnost avtomobilske industrije, zato poziva k povečanju financiranja EU za vrhunske in temeljne raziskave;

27. poziva k vzpostavitvi teritorialnega dialoga o pravičnem prehodu, ki bi temeljil na trdnih partnerstvih med socialnimi partnerji in javnimi oblastmi na vseh ravneh upravljanja, njegov cilj pa bi bil poiskati lokalne rešitve;

28. poziva tudi k vzpostavitvi „dialoga o izvajanju z avtomobilskimi regijami“, katerega namen bi bil avtomobilskim regijam in regionalnim avtomobilskim grozdom omogočiti strukturirano platformo za izmenjave s Komisijo o primerih dobre prakse in za prispevek k izvajanju ukrepov iz akcijskega načrta;

29. poudarja, da je – skupaj s svojo Zvezo avtomobilskih regij, medregionalno skupino za prihodnost avtomobilske industrije in na podlagi svoje povezanosti z delom Zveze za znanja in spretnosti v avtomobilski industriji ter evropskega zavezništva polprevodniških regij – s svojim lokalnim in regionalnim znanjem pripravljen pomagati pri izmenjavah s Komisijo o izvajanju tega akcijskega načrta, da se omogoči uravnotežen in vključujoč prehod avtomobilskega sektorja, uresničijo skupni cilji in oblikuje odgovornost v okviru strateškega dialoga o prihodnosti avtomobilske industrije.

V Bruslju, 3. aprila 2025

Predsednica
Evropskega odbora regij
Kata TÜTTŐ