Europeiska unionens
officiella tidning

SV
C-serien

C/2025/3166

20.6.2025

Resolution om att stärka den territoriella dimensionen i genomförandet av handlingsplanen för Europas fordonsindustri

(C/2025/3166)

EUROPEISKA REGIONKOMMITTÉN (ReK) HAR ANTAGIT DENNA RESOLUTION,

MED BEAKTANDE AV

- meddelandet från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – Handlingsplan för Europas fordonsindustri ([1]).

1. ReK välkomnar kommissionens insatser för att stödja fordonssektorns omställning till ren mobilitet, digitalisering och ökad konkurrenskraft genom offentliggörandet av handlingsplanen för Europas fordonsindustri (*handlingsplanen*).

2. Trots att kommittén uppmärksammades under samrådsprocessen beklagar ReK att den territoriella dimensionen inte beaktas i handlingsplanen och att de föreslagna åtgärderna inte innehåller några platsbaserade lösningar.

3. Vi är medvetna om att översynen av förordningen om normer för koldioxidutsläpp från personbilar och lätta lastbilar kommer att genomföras redan 2025. Den riktade ändringen av förordningen skulle kunna ge flexibilitet för fordonsindustrin samtidigt som EU:s övergripande klimatmål eftersträvas på ett pragmatiskt sätt i kombination med en robust industripolitik. Denna ändring är dock otillräcklig för att hantera krisen i sektorn och skapa rättslig säkerhet.

4. ReK varnar för att de frekventa ändringarna av lagstiftningen kompromissar med förutsägbarheten för EU:s industri och hindrar den industriella omställningen. Dessa ändringar riskerar att undergräva den europeiska fordonsindustrins konkurrensfördel på den globala marknaden. Kommittén fruktar särskilt att sådana ändringar kan äventyra vårt åtagande att elektrifiera fordonssektorn och uppnå nollutsläpp från nya personbilar och lätta lastbilar senast 2035. För att effektivt kunna ta itu med framtida utmaningar måste vi beslutsamt upprätthålla våra överenskomna mål och stärka planens regionala dimension.

5. ReK uppmanar enträget kommissionen att tillämpa en mer gradvis strategi med fullständig teknisk neutralitet som en grundprincip i översynen av förordningen om normerna för koldioxidutsläpp, i enlighet med vad kommissionens ordförande Ursula von der Leyen betonat, och att genomföra översynen av förordningen så snart som möjligt.

6. ReK noterar också de tekniska och marknadsmässiga begränsningar som finns när det gäller nollutsläpp eller låga utsläpp från tunga fordon och uppmanar enträget kommissionen att på samma sätt som för personbilar och lätta lastbilar överväga en tidigarelagd översyn och flexibilitet i den förordning som fastställer normer för koldioxidutsläpp från tunga fordon.

7. ReK varnar för att lagstiftningsändringar kommer att skapa instabilitet, hindra förutsägbarheten och den industriella utvecklingen, och därmed innebära en konkurrensnackdel för Europas fordonsindustri.

8. En samstämd industripolitik på EU-nivå för fordonssektorn saknas, vilket även understryks i Draghirapporten ([2]). Det skulle behövas en övergripande europeisk omställningsstrategi för fordonsindustrin för att bevara denna ekonomiska sektor som är av avgörande betydelse för EU:s välstånd och tillväxt.

9. ReK efterlyser ett konsekvent främjande av utsläppssnåla framdrivningssystem, där olika tekniska strategier omfattas. Utöver elektromobilitet måste även vätgasframdrivning, syntetiska bränslen och laddhybrider betraktas som likvärdiga alternativ för att minska koldioxidutsläppen. Innovationsvänlig lagstiftning bör säkerställa att all teknik kan vidareutvecklas på rättvisa villkor.

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

10. Den internationella konkurrensen pressar EU att inom fordonssektorn förstärka sina insatser för att ta fram hållbara lösningar inom fordonssektorn. ReK understryker att det inom ramen för geo- och handelspolitiska förskjutningar, först och främst i de transatlantiska förbindelserna, uppstår ett behov av ytterligare och brådskande åtgärder, inbegripet alternativa bränslen såsom e-bränslen och biobränslen, vilket kommer att göra det möjligt att lyckas med omställningen utan att äventyra konkurrenskraften i branschen.

11. ReK välkomnar erkännandet av de många utmaningar som regionerna som är beroende av fordonsindustrin står inför, i enlighet med det meddelande som rör offentliggörandet av halvtidsöversynen av sammanhållningspolitiken ([3]).

12. ReK betonar att elektrifiering av personbilar och lätta lastbilar alltjämt är det effektivaste sättet att nå koldioxidneutralitet i fordonsindustrin och en central motor för global konkurrenskraft.

Kommittén framhåller också behovet av att bygga ut och förbättra laddningsinfrastrukturen för att säkerställa en utbredd och pålitlig täckning som kan möta en ökande efterfrågan. Vi understryker vikten av att göra laddning mer ekonomiskt överkomligt på lång sikt för att stödja denna omställning.

13. En framgångsrik omställning av fordonsindustrin spelar en väsentlig roll för att regionernas långsiktiga attraktionskraft ska kunna säkerställas, vilket framgår av ReK:s studie ”State of play and future challenges of automotive regions” ([4]) som nyligen har offentliggjorts.

14. ReK understryker vikten av att involvera lokala och regionala myndigheter i planeringen och genomförandet av en EU-omfattande laddnings- och tankningsinfrastruktur som en central faktor i den europeiska fordonsindustrins konkurrenskraft. Kommittén uppmuntrar därför offentlig-privata partnerskap som kan påskynda utvecklingen av sådan infrastruktur genom att förenkla tillståndsförfaranden och erbjuda ekonomiska incitament och därigenom säkerställa rättvis tillgång till överkomlig kostnad.

15. För att uppnå en rättvis omställning är det viktigt att involvera regioner med fordonsindustri och regionala fordonskluster, och att ta hänsyn till de synpunkter och lösningar som dessa för fram. ReK har inrättat en allians mellan regioner med fordonsindustri med målet att låta dem bli hörda på EU-nivå.

16. I förordningen om normer för koldioxidutsläpp från personbilar och lätta lastbilar erkänns alliansen som en partner för kommissionen när det gäller att identifiera eventuella finansieringsluckor och därmed säkerställa en rättvis omställning i de regioner som påverkas mest av den gröna och den digitala omställningen.

17. Kommittén välkomnar OECD:s nyligen genomförda studie om framtiden för värdekedjor inom fordonsindustrin ([5]), där man understryker regionernas nyckelroll när det gäller att locka till sig utländska direktinvesteringar och deras kopplingar till små och medelstora företag, och påpekar att regioner med fordonsindustri och regionala fordonskluster står för allt från socialt stöd och utbildningsmöjligheter för arbetstagare till stöd för innovationsekosystem och utformning av en framåtblickande industri- och mobilitetspolitik.

18. ReK välkomnar kommissionens plan att inrätta en europeisk allians för uppkopplade och självkörande fordon för att påskynda utvecklingen och produktionen av hård- och mjukvarukomponenter för uppkopplade och självkörande fordon och därigenom säkerställa Europas konkurrenskraft och resiliens. Vi uppmanar kommissionen att ta hänsyn till erfarenheter och farhågor på regional nivå när den utarbetar ett omfattande regelverk för självkörande fordon.

19. ReK påpekar att kommissionens ekonomiska briefingdokument ”Mapping the impact of industrial decline on European regions” ([6]) erkänner den viktiga roll som alliansen mellan regioner med fordonsindustri har när det gäller att identifiera effekterna av den industriella nedgången i regioner med fordonsindustri samt alliansens relevans för välgrundade politiska beslut om vart EU-medel bör riktas.

([3]) ”A modernised Cohesion policy: The mid-term review”. COM(2025) 163 final.
([4]) ”State of play and future challenges of automotive regions”, ReK-studie.
([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. ReK understryker att fordonsindustrin spelar en nyckelroll för tillverkningsindustrin i många medlemsstater och att den är koncentrerad till flera regioner, där fordonsmontering och hela leveranskedjan spelar en nyckelroll för ekonomisk tillväxt samt skapar jobb och investeringar i forskning och utveckling. Effekterna är inte bara begränsade till de regioner där fordonen monteras, och de är ofta ännu mer betydande i de regioner där fordonsindustrins underleverantörer har sina produktionsanläggningar.

21. Finansieringen av en rättvis omställning i EU:s nästa långtidsbudget behöver utökas, särskilt genom en stärkt sammanhållningspolitik för att ta itu med de befintliga regionala skillnaderna och främja platsbaserade lösningar, med målet att säkerställa att stödet skräddarsys efter de specifika behoven i varje region, särskilt de som påverkas mest av omställningen till klimatneutralitet.

22. Ytterligare stöd behövs till regionala innovationsekosystem, särskilt genom strategier för smart specialisering och särskilda åtgärder för att främja interregionalt samarbete mellan regioner med fordonsindustri längs värdekedjan.

23. ReK uppmanar till att man främjar köp av lokalt inköpta komponenter för att minska koldioxidutsläppen och koldioxidavtrycket, och till att man uppmuntrar att ekonomiska stödinstrument för företag omfattar utvärderingskriterier som främjar köp från leverantörer inom EU.

24. ReK efterlyser inte bara en förenkling av lagstiftningen utan också en ändring av kraven för stöd till sektorn, för att uppmuntra och öka investeringarna i den europeiska fordonsindustrin.

25. Det är mycket viktigt att genomföra omfattande program för kompetenshöjning och omskolning för att stärka kompetensen och sakkunskapen hos både den nuvarande och den framtida arbetskraften inom fordonsindustrin. Dessa initiativ bör skräddarsys för att möta fordonsindustrins föränderliga krav, åtgärda bristen på arbetskraft och möjliggöra anpassning till utmaningarna med en åldrande arbetskraft, även när det gäller sektorn för underhåll och reparation av fordon, som på grund av den tekniska omställningen riskerar att bli föremål för en betydande strukturell nedskalning.

26. ReK betonar vikten av forskning och innovation för fordonsindustrins framtida konkurrenskraft. Vi efterlyser därför en ökning av forskningsfinansieringen på EU-nivå för spjutspetsforskning och grundforskning.

27. ReK efterlyser en territoriell dialog om en rättvis omställning som bygger på starka partnerskap mellan arbetsmarknadens parter och offentliga myndigheter på alla styresnivåer i syfte att hitta platsbaserade lösningar.

28. Kommittén vill se en genomförandedialog med regioner med fordonsindustri som syftar till att skapa en strukturerad plattform för regioner med fordonsindustri och regionala fordonskluster för utbyte med kommissionen om bästa praxis och med målet att bidra till genomförandet av åtgärderna i handlingsplanen.

29. Kommittén, med sin allians mellan regioner med fordonsindustri, sin mellanregionala grupp ”Bilindustrins framtid”, och sina kopplingar till arbetet inom Automotive Skills Alliance samt den europeiska alliansen för regioner med halvledarindustri (ESRA), är redo att medverka till utbytet med kommissionen om genomförandet av denna handlingsplan med hjälp av lokal och regional kunskap för att säkerställa en balanserad och inkluderande omställning av fordonssektorn samt för att sträva efter gemensamma mål och skapa egenansvar inom ramen för den strategiska dialogen om fordonsindustrins framtid.

Bryssel den 3 april 2025.

Kata TÜTTŐ

Europeiska regionkommitténs ordförande