

Opinia Komitetu Regionów – CARS 2020: Plan działania na rzecz konkurencyjnego i zrównoważonego przemysłu motoryzacyjnego w Europie

(2013/C 356/10)

KOMITET REGIONÓW

- Stwierdza, że trudności przemysłu motoryzacyjnego w wielu państwach członkowskich są związane z przyczynami strukturalnymi, które wymagają głębokich przemian.
- Podkreśla znaczenie wykorzystania wszystkich możliwości na poziomie władz lokalnych i regionalnych. W zależności od kompetencji tych władz w poszczególnych krajach można tu wymienić: zmniejszenie obciążeń biurowatycznych, przyspieszenie procedur zatwierdzania, środki w dziedzinie kształcenia i szkoleń, tworzenie ośrodków umiejętności i innowacji oraz ogłaszanie przetargów na projekty innowacyjne.
- Wskazuje na możliwości związane z finansowaniem projektów w zakresie badań i rozwoju oraz tworzeniem klastrów. W niektórych regionach klastry samochodowe są przekształcane w „klastry mobilności” poprzez włączanie do nich systemów kolejowych i lotniczych, a nawet rowerów – w szczególności rowerów elektrycznych i rowerów ze wspomaganie elektrycznym. Dzięki dywersyfikacji produkcji możliwe było pełne wykorzystywanie mocy produkcyjnych przedsiębiorstw również w okresie kryzysu. Tendencji tej sprzyja przede wszystkim wykorzystanie efektów synergii w dziedzinie innowacji i technologii.
- Przyjmuje z dużym zadowoleniem podejście Komisji Europejskiej polegające na powołaniu grupy ekspertów wysokiego szczebla, której zadaniem jest obserwowanie wdrażania i dostosowanie środków planu działania, oraz przyjmuje z zadowoleniem zaangażowanie Komitetu Regionów w jej prace.

Sprawozdawca	Christian BUCHMANN (AT/PPE), członek rządu kraju związkowego Styria
Dokument źródłowy	Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „CARS 2020: Plan działania na rzecz konkurencyjnego i zrównoważonego przemysłu motoryzacyjnego w Europie”
	COM(2012) 636 final

I. UWAGI OGÓLNE

1. Przemysł motoryzacyjny zapewnia bezpośrednio lub pośrednio około 12 mln miejsc pracy w Unii Europejskiej oraz nakłady inwestycyjne na badania i rozwój w wysokości 28 mld EUR (dane z 2009 r.). Przemysł ten wywołuje efekt mnożnikowy w zakresie wzrostu gospodarczego wywierający znaczący pozytywny wpływ na saldo bilansu handlowego UE.

2. Europejski przemysł motoryzacyjny przeżywa poważny kryzys, który może się jeszcze zaostrzyć i który ma konsekwencje dla całej gospodarki europejskiej.

3. Podczas gdy pozaeuropejskie rynki, na przykład w krajach BRIC, przeżywają rozkwit, popyt na samochody w Europie nie wzrasta, czego wyraźnie dowodzą dane dotyczące nowo rejestrowanych samochodów osobowych w Europie. Liczba nowo rejestrowanych pojazdów spadła w styczniu 2013 r. o 8,7 % do 885 159 sztuk, czyli do najniższej miesięcznej wartości w styczniu, od momentu, w którym zaczęto gromadzić dane ⁽¹⁾.

4. Europejscy producenci korzystają lub skorzystali jedynie w ograniczonym zakresie i w zróżnicowany sposób z możliwości, jakie stwarzają rynki zagraniczne. Podczas gdy PSA, Peugeot, Citroen, Ford czy Fiat odnotowują znaczne straty, sprzedawcom samochodów premium – BMW, Audi i Daimlerowi – udało się początkowo zwiększyć sprzedaż. Sytuacja gospodarcza staje się coraz trudniejsza dla producentów masowych, którzy dotychczas sprzedawali swoje małe i średniej wielkości pojazdy przede wszystkim w Europie.

5. Zdaniem ekspertów nie należy spodziewać się poprawy tej sytuacji w ciągu najbliższych trzech lat. W przemyśle motoryzacyjnym należy oczekiwać dalszej restrukturyzacji, redukcji zatrudnienia i likwidacji zakładów. Jednocześnie zaś pojawia się pytanie o zakres możliwego wsparcia oraz o zintensyfikowanie działań na rzecz badań i innowacyjności.

II. ZALECENIA POLITYCZNE

KOMITET REGIONÓW

6. Stwierdza, że trudności przemysłu motoryzacyjnego w wielu państwach członkowskich są związane z przyczynami strukturalnymi, które wymagają głębokich przemian.

⁽¹⁾ Dane według ACEA – Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów:
http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/passenger_car_registrations_-8.7_in_january_2013 [21.2.2013].

7. Podkreśla, że zmianom tym musi towarzyszyć intensywny dialog społeczny, aby ich skutki nie były zbyt dotkliwe.

8. Przyjmuje z wyraźnym zadowoleniem komunikat Komisji „CARS 2020”, który zawiera propozycję planu działania na rzecz konkurencyjnego i zrównoważonego przemysłu motoryzacyjnego w Europie.

9. Podziela pogląd Komisji Europejskiej, że w świetle opisanej sytuacji środki te powinny zostać jak najszybciej zastosowane.

10. Podkreśla, że europejski przemysł motoryzacyjny powinien wnieść wkład w kształtowanie trwale zrównoważonego społeczeństwa. W związku z tym większe znaczenie przypada środkom w dziedzinie ochrony środowiska, klimatu i bezpieczeństwa ruchu drogowego.

11. Przyjmuje z dużym zadowoleniem podejście Komisji Europejskiej polegające na powołaniu grupy ekspertów wysokiego szczebla, której zadaniem jest obserwowanie wdrażania i dostosowanie środków planu działania, oraz przyjmuje z zadowoleniem zaangażowanie Komitetu Regionów w prace grupy ekspertów wysokiego szczebla.

12. Jest bardzo zaniepokojony brakiem spójności propozycji Komisji Europejskiej. Dyrekcje generalne ds. przedsiębiorstw, klimatu, środowiska, zatrudnienia, rynku wewnętrznego czy też handlu często działają w sposób ze sobą niepowiązany, przez co inicjatywy w różnych obszarach polityki nie są ze sobą odpowiednio skoordynowane.

13. Wskazuje przykładowo na ograniczenia w pomocy dużym przedsiębiorstwom oraz obecny bardzo niski próg stosowany w definicji małych i średnich przedsiębiorstw, o czym mowa już była w opinii KR-u „Wytoczne dotyczące regionalnej pomocy państwa na lata 2014–2020” (CdR 2232/2012_00_00_TRA_AC).

14. Podkreśla w tym kontekście duże znaczenie elastycznych instrumentów wspomagania przedsiębiorstw przeżywających trudności i wskazuje w tym kontekście na opinię KR-u „Wytoczne UE dotyczące pomocy państwa na rzecz wspomagania i restrukturyzacji przedsiębiorstw przeżywających trudności” (CdR 240/2013_00_00_TRA_AC).

15. Przypomina, że opracowanie europejskich wytycznych w sprawie zachęt finansowych służących promowaniu czystych ekologicznie pojazdów było jednym z zaleceń zawartych w przyjętym w czerwcu 2012 r. końcowym sprawozdaniu na temat CARS 21. Ubolewa w związku z tym, że wytyczne w sprawie tych zachęt finansowych Komisja Europejska sporządziła jedynie w formie dokumentu roboczego zamiast dokumentu legislacyjnego. Ubolewa również, że ten dokument roboczy obejmuje tylko pięć „zalecanych zasad” o prawnie niewiążącym charakterze i że mało konkretnie porusza się w nim kwestię wpływu, jaki znaczące różnice zachęt fiskalnych mogą mieć na funkcjonowanie rynku wewnętrznego.

16. Podkreśla znaczenie wykorzystania wszystkich możliwości na poziomie władz lokalnych i regionalnych. W zależności od kompetencji tych władz w poszczególnych krajach można tu wymienić: zmniejszenie obciążeń biurokratycznych, przyspieszenie procedur zatwierdzania, środki w dziedzinie kształcenia i szkoleń, tworzenie ośrodków umiejętności i innowacji oraz ogłaszanie przetargów na projekty innowacyjne.

17. Wskazuje w tym kontekście, że inicjatywą, którą można by podjąć na szczeblu regionalnym lub lokalnym, mogłaby być współpraca w zakresie wspólnych centrów testowych dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego. Takie wspólne projekty, w których mogłyby uczestniczyć władze lokalne i regionalne, podmioty branżowe, badawcze itp., miałyby duży potencjał pozwalający obniżyć ogólne koszty rozwoju przemysłu motoryzacyjnego i mogłyby przynieść korzystne długoterminowe skutki, jeśli chodzi o konkurencję na arenie światowej.

18. Zwraca uwagę, że w komunikacie skupiono się na dążeniu do efektywności energetycznej pojazdów i pominięto kwestię szczególnie istotną dla konkurencyjności przedsiębiorstw i dla środowiska naturalnego, a mianowicie efektywność energetyczną samych zakładów produkujących pojazdy oraz zakładów produkujących na ich potrzeby. Sprawę tę należałoby potraktować jako jeden z wątków prac w ramach planu „CARS 2020”.

INWESTYCJE W BADANIA I ROZWÓJ

19. Zgadza się z Komisją Europejską, że inwestycje w badania i rozwój mają kluczowe znaczenie dla przyszłego rozwoju europejskiego przemysłu motoryzacyjnego, na co zwrócił już uwagę w opinii KR-u „Horyzont 2020» – program ramowy w zakresie badań naukowych i innowacji” (CdR 402/2011 fin).

20. Zwraca uwagę m.in. na rozwój demograficzny, który dobitnie potwierdza potrzebę podjęcia zdecydowanych środków na rzecz inwestycji w badania i rozwój. W coraz bardziej starzejącym się społeczeństwie pojawiają się nowe potrzeby dostosowania techniki i funkcji pojazdów do zmienionych potrzeb osób starszych, które je użytkują. Wydajniejsze, wygodniejsze, bezpieczniejsze, mniej hałaśliwe, połączone z siecią i bardziej przyjazne dla użytkownika pojazdy mogą tym

samym stać się nowoczesnymi czynnikami konkurencyjności, które w perspektywie długoterminowej mogą wzmocnić europejski przemysł motoryzacyjny.

21. Podkreśla, że MŚP odgrywają szczególnie ważną rolę w przemyśle motoryzacyjnym, jako podmioty innowacyjne w dziedzinie dostaw komponentów oraz gdy chodzi o tworzenie miejsc pracy. W związku z tym szczególne znaczenie miałyby w tym obszarze omówiona w komunikacie „CARS 2020” pomoc na szczeblu UE.

22. Wskazuje na doświadczenia związane z programami ramowymi w zakresie badań naukowych w ostatnich latach, a mianowicie na fakt, że MŚP skorzystały tylko w ograniczonym zakresie ze środków dostępnych w ramach programów badawczych, pomimo wysiłków KE na rzecz poprawy sytuacji. Przyczyną tego stanu rzeczy są duże obciążenia biurokratyczne, długie czasy realizacji, a także zbyt niski ogólny poziom dostępnych środków finansowych i związana z tym niewielka liczba projektów otrzymujących wsparcie.

23. Popiera propozycje Komisji Europejskiej mające na celu uproszczenie finansowania projektów w ramach programu „Horyzont 2020” i wzywa Parlament Europejski do poparcia propozycji dotyczących zmniejszenia zbiurokratyzowania, tak aby można było także obniżyć wydatki na kontrolę.

24. Wyraża ubolewanie, że propozycje Komisji Europejskiej w sprawie finansowania programu „Horyzont 2020” nie zostały zrealizowane.

ROLA FUNDUSZY STRUKTURALNYCH

25. Apeluje o optymalne wykorzystanie funduszy strukturalnych przez władze lokalne i regionalne w ramach przepisów w sprawie pomocy państwa.

26. Wskazuje na możliwości związane z wykorzystaniem funduszy strukturalnych, do których zalicza się przykładowo wspieranie projektów w zakresie badań i rozwoju oraz tworzenie klastrów. W niektórych regionach klastry samochodowe są przekształcane w „klastry mobilności” poprzez włączanie do nich systemów kolejowych i lotniczych, a nawet rowerów – w szczególności rowerów elektrycznych i rowerów ze wspomaganiami elektrycznymi. Dzięki dywersyfikacji produkcji możliwe było pełne wykorzystywanie mocy produkcyjnych przedsiębiorstw również w okresie kryzysu. Tendencji tej sprzyja przede wszystkim wykorzystanie efektów synergii w dziedzinie innowacji i technologii.

KWALIFIKACJE

27. Podkreśla omówione w komunikacie „CARS 2020” problemy kształcenia i szkolenia, zmian demograficznych, braku wykwalifikowanych pracowników oraz odczuwalnego braku młodych absolwentów uczelni technicznych.

28. Podkreśla konieczność rozsądnego wykorzystania środków EFS w celu dalszego podnoszenia kwalifikacji pracowników, którzy nie są jeszcze zagrożeni bezrobociem. Programowanie wykorzystania środków EFS należy do kompetencji państw członkowskich. W ten sposób można zagwarantować uwzględnienie specjalnych wymogów rozwojowych poszczególnych regionów.

29. W tym kontekście wyraża poparcie dla postulatu Parlamentu Europejskiego, by Komisja przedstawiła wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie informowania pracowników i konsultowania się z nimi, przewidywania restrukturyzacji i zarządzania nimi.

30. Apeluje o zapewnienie Europejskiemu Funduszowi Dostosowania do Globalizacji odpowiednich środków i elastyczności, aby mógł on ograniczać niekorzystne następstwa globalizacji dla europejskich przedsiębiorstw i ich pracowników.

31. Wskazuje na korzystne doświadczenia z wczesnym szkoleniem młodzieży w dualnym systemie kształcenia zawodowego, w którym przedsiębiorstwa same szkolą młodzież w zakresie wymaganych umiejętności, przez co po zakończeniu kształcenia ma ona duże szanse znaleźć od razu zatrudnienie.

32. Popiera ukierunkowane działania na rzecz zwiększenia atrakcyjności zawodów technicznych dla kobiet. W skali ogólnoeuropejskiej udział kobiet wśród absolwentów uczelni technicznych wynosi poniżej 10 %. Doświadczenia w poszczególnych regionach dowiodły, że zwłaszcza w zakresie badań i rozwoju kobiety wnoszą szczególnie cenną wrażliwość i są też doceniane przy projektowaniu samochodów. Ponadto stanowią najliczniejszą grupę nabywców, której udział przekracza 50 %.

33. Zachęca do dalszej współpracy systemu szkolnictwa zawodowego i sektora przedsiębiorstw, upatrując w niej szansy na lepsze dostosowanie realizowanych programów kształcenia do wymogów zmieniającego się rynku.

ALTERNATYWNE PALIWA I POTRZEBNA W TYM CELU INFRASTRUKTURA

34. Apeluje do przemysłu motoryzacyjnego o nasilenie prac nad rozwojem alternatywnych technologii napędu i o wprowadzanie praktycznych rozwiązań na rynek, aby można było zrealizować cele w zakresie klimatu, a także odnieść korzyści ekonomiczne z przewagi technologicznej (ograniczenie kosztów paliwa, równowaga handlowa, zatrudnienie przy produkcji biopaliw itd.) i uzyskać oszczędność energii. Dotyczy to także procesów i technologii przechowywania i magazynowania nowych zasobów energii.

35. Proponuje, by państwa członkowskie podjęły intensywniejszą wymianę dobrych praktyk w zakresie współpracy

systemu kształcenia zawodowego i przedsiębiorstw, z korzyścią dla wszystkich regionów.

36. Nawołuje w tym kontekście do rozwijania różnych technologii poprzez określenie konkretnych celów, nie wykluczając przy tym żadnych możliwych rozwiązań. W zależności od celu zastosowania, poszczególne technologie mają silne i słabe strony. Jednocześnie przy regulowaniu wykorzystania paliw alternatywnych ze źródeł odnawialnych należy uwzględnić całkowity bilans energetyczny, w tym zużycie energii przy produkcji paliw.

37. Podkreśla w związku z tym znaczenie stworzenia odpowiedniej infrastruktury, bez której trudno jest wprowadzić produkty na rynek. Dlatego też należy podejmować wspólne wysiłki na rzecz wprowadzania alternatywnych paliw i tworzenia niezbędnej infrastruktury. W tym celu powinny powstać specjalne grupy koordynacyjne pomiędzy branżą a podmiotami odpowiedzialnymi za planowanie infrastruktury. Rozbudowa infrastruktury powinna być prowadzona na podstawie wcześniejszych całościowych analiz i planów mobilności pozwalających przeanalizować różne rozwiązania w oparciu o różnorodne środki transportu i potrzeby regionalne i lokalne.

38. Apeluje o sporządzenie europejskich wytycznych w sprawie zachęt finansowych dla czystych ekologicznie pojazdów, które powinny opierać się na obiektywnych i dostępnych danych, np. dotyczących emisji CO₂.

39. W tym kontekście przyjmuje z zadowoleniem inicjatywę Komisji Europejskiej „Czysta energia dla transportu” i odnosi się do opinii KR-u na jej temat (CdR 28/2013_00_00_TRA_AC).

40. Stwierdza, że w obszarze zamówień publicznych istnieją innowacyjne rozwiązania. Można wspierać alternatywne technologie napędu przy pomocy inwestycji publicznych zwłaszcza na obszarach miejskich (wymiana floty pojazdów.)

41. Wskazuje na szereg przykładów udanych działań podejmowanych w regionach i gminach, gdzie wkroczone na nowe ścieżki dzięki połączeniu promocji pojazdów elektrycznych, zagospodarowania przestrzeni parkingowej i infrastruktury (punkty ładowania).

KONCEPCJA CYKLU ŻYCIA I RECYKLING

42. Wskazuje, że w dyrektywie 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. przewidziano, że od 2015 r. 95 % masy pojazdu będzie musiało zostać poddane powtórnemu przetworzeniu. W ten sposób, dzięki wykorzystaniu surowców wtórnych, możliwe jest zmniejszenie zużycia surowców i ograniczenie zależności od dostawców surowców importowanych. Jednocześnie recykling ukierunkowany na wymagania procesu będzie podstawą dla ciągłego tworzenia wartości, zapewniając w regionach Europy miejsca pracy wymagające wysokich kwalifikacji.

43. Podkreśla, że konsekwentna koncepcja cyklu życia zaczyna się już na etapie projektowania pojazdu i obejmuje również w procesie produkcji wszystkie kwestie istotne dla środowiska naturalnego, uwzględniając etap użytkowania, a na końcu cyklu również recykling lub przygotowanie do późniejszego powtórnego wykorzystania.

44. Wskazuje, że ta całościowa koncepcja stwarza przede wszystkim ogromne możliwości w procesie rozwoju nowych, zrównoważonych materiałów i surowców oraz pomaga osiągnąć określone w strategii „Europa 2020” cele w zakresie emisji CO₂.

45. Podkreśla, że ponad 75 % starych pojazdów pod koniec swojego cyklu życia jest eksportowanych do regionów znajdujących się poza granicami Europy, przez co Europa traci ogromną ilość potencjalnych surowców i w produkcji nowych pojazdów musi wykorzystywać surowce pierwotne, które trzeba zakupić w Azji (metale ziem rzadkich).

46. W tym kontekście zwraca uwagę na ważną funkcję recyklingu, jaką jest tworzenie nowych miejsc pracy w Europie i zmniejszanie zależności od dostawców surowców.

47. Dlatego też opowiada się za podejmowaniem wspólnych wysiłków, by w większym stopniu wykorzystywać stare pojazdy jako źródła surowców. Należy dążyć do ustanowienia jasnych przepisów dotyczących obowiązków w zakresie recyklingu i wspierania rozwoju zrównoważonych materiałów.

48. Wnosi o poświęcenie większej uwagi rynkowi samochodów używanych oraz analizie nawyków konsumenckich podczas procesu decyzyjnego dotyczącego oceny przemysłu motoryzacyjnego i związanych z nim kwestii.

49. Wyraża ubolewanie, że w planie działania wspomina się tylko w jednym akapicie o rynku samochodów używanych i wskazuje na starzejącą się flotę samochodową we wschodnich krajach UE. Jest to spowodowane szeregiem czynników łącznie – takich jak tańsze usługi dealerów samochodów używanych, ceny nowych samochodów oraz wysokość średnich płac netto, a także obniżenie się standardu życia.

Bruksela, 9 października 2013 r.

Przewodniczący
Komitetu Regionów
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO