

PL

PL

PL



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 25.2.2009
KOM(2009) 104 wersja ostateczna

KOMUNIKAT KOMISJI

„Reakcja na kryzys w europejskim przemyśle motoryzacyjnym”

KOMUNIKAT KOMISJI

„Reakcja na kryzys w europejskim przemyśle motoryzacyjnym”

Wprowadzenie

Europejski przemysł motoryzacyjny jest jednym z głównych sektorów gospodarki w Europie. Jest główną siłą napędową wzrostu gospodarczego, eksportu, innowacji i tworzenia miejsc pracy. Jego wpływ rozciąga się również na wiele innych sektorów, i wykracza w dużym stopniu poza granice państwowe – poprzez sieć wzajemnie powiązanych interesów dostawców, producentów, sprzedawców i obsługi technicznej, która dotyczy każdego państwa członkowskiego UE.

Komisja uważa, że UE potrzebuje dynamicznego i konkurencyjnego sektora motoryzacyjnego. Kryzys gospodarczy dotknął ten sektor szczególnie silnie. Potrzebne jest właściwie ukierunkowane wsparcie, aby pomóc tej gałęzi przemysłu i jej pracownikom podczas spowolnienia koniunktury i aby znaleźć rozwiązanie problemów strukturalnych, czyniąc sektor bardziej konkurencyjnym i lepiej przygotowanym do przyszłych potrzeb.

Europejski przemysł motoryzacyjny ma przed sobą obiecującą przyszłość. Wyniki eksportu pokazują, że jest w stanie wyprodukować produkty dostosowane do potrzeb światowego rynku, który wciąż będzie się rozwijał. Pracownicy przemysłu motoryzacyjnego posiadają właściwe kompetencje do utrzymania technologicznej przewagi przemysłu. Już teraz trwają prace nad wyprodukowaniem nowej generacji pojazdów silnikowych dostosowanych do nadchodzącej ery opartej na technologiach niskoemisyjnych.

W niniejszym komunikacie przedstawiono sposoby wykorzystania przez UE politycznych narzędzi do wsparcia przemysłu motoryzacyjnego. Przedstawiono w nim europejskie ramy działania, w których mieszczą się konieczne działania o decydującym znaczeniu, zarówno na szczeblu UE, jak i państw członkowskich. Każde państwo członkowskie wykorzysta różne zestawy działań, aby odpowiedzieć na potrzeby producentów, dostawców, sprzedawców detalicznych i ich pracowników. Zaufanie, jakie zapewniają wspólne ramy UE, może przyczynić się do skuteczniejszej współpracy.

Do żywotności europejskiego przemysłu motoryzacyjnego, konkurencyjności jego produkcji oraz skali sprzedaży przyczynił się przede wszystkim rynek wewnętrzny. Będzie on również odgrywał rozstrzygającą rolę w fazie ożywienia gospodarczego. Dlatego istotne jest, aby wprowadzać dobrze ukierunkowaną pomoc państwa i inne środki, przyczyniające się do budowania przyszłej siły przemysłu, raczej niż krótkoterminowe zakłócenia, które zaszkodzą konkurencyjności w dłuższej perspektywie. Oznacza to współpracę i pracę na wczesnym etapie decyzji krajowych, aby zapewnić ich zgodność z ogólnymi ambicjami UE.

Jednocześnie UE może zaoferować różne inne działania mające na celu zbudowanie platformy stabilizującej przemysł motoryzacyjny i przyczyniającej się do jego ożywienia. Do działań tych zaliczają się inwestycje w strategiczne technologie, działania skierowane na pomoc pracownikom, których miejsca pracy są zagrożone, aby mogli przekwalifikować się i znaleźć nową pracę, jak i na utrzymywanie i rozwijanie kluczowych umiejętności najbardziej cenionych techników w Europie. Obejmują one również zdecydowane i połączone wysiłki, aby zwalczać jakiegokolwiek przejawy protekcjonizmu na rynkach światowych. Jest również

oczywiste, że przemysł skorzysta bezpośrednio z podstawowych środków europejskiego planu naprawy gospodarczej, aby ożywić jego działalność, jak i ze szczególnych środków, takich jak europejska inicjatywa na rzecz „ekologicznych samochodów”.

Europejskie ramy dla sektora motoryzacyjnego pokazują, w jaki sposób świadome zastosowanie polityk unijnych i krajowych może nie tylko złagodzić skutki kryzysu dla przemysłu motoryzacyjnego, lecz również zdynamizować jego przyszły rozwój. Wspólnym celem jest zapewnienie dynamicznego, konkurencyjnego i trwałego sektora motoryzacyjnego w UE na nadchodzące dziesięciolecie.

1. Szczególna sytuacja sektora motoryzacyjnego

Przemysł motoryzacyjny ma **zasadnicze znaczenie dla dobrobytu w Europie**. UE jest największym w świecie producentem pojazdów silnikowych (18 mln pojazdów rocznie); zapewnia również prawie jedną trzecią światowej produkcji samochodów osobowych. Przemysł motoryzacyjny w UE jest również potężnym pracodawcą wykwalifikowanej siły roboczej - zatrudnia ponad 2 mln osób, ale zapewnia w sumie pozostałe 12 mln stanowisk pracy. Sektor motoryzacyjny jest główną siłą napędową wiedzy i innowacji. Suma inwestycji wynosi ponad 20 mld euro rocznie, co czyni go największym prywatnym inwestorem w badania i rozwój (B+R) w Europie. Jego roczny obrót wynosi 780 mld euro, przy wartości dodanej przewyższającej 140 mld euro, co jest istotnym wkładem w PKB UE. Wielkość eksportu jest o wiele wyższa niż importu; nadwyżka wynosi ponad 60 mld euro przy ogólnej wartości wywozu wynoszącej 125 mld euro. Sektor odgrywa ponadto główną rolę w rozwiązywaniu wielu kluczowych wyzwań gospodarczych, społecznych i środowiskowych, które stoją dziś przez Europą, takich jak zrównoważona mobilność i bezpieczeństwo.

Produkcja motoryzacyjna jest ściśle związana z **wieloma innymi sektorami**. Głównymi dostawcami są: przemysł elektroniczny, stalowy, chemiczny, metalowy, inżynieria mechaniczna i elektryczna, technologie informatyczne, przemysł tworzyw sztucznych i gumowych. Na potrzeby produkcji motoryzacyjnej wykorzystuje się 20 % unijnej produkcji stali i 36 % produkcji aluminium. Wymiar **ponadgraniczny** przemysłu motoryzacyjnego w Europie i na świecie jest bardzo istotny. 250 zakładów produkcyjnych rozmieszczonych jest w 16 państwach członkowskich UE, zaś każde państwo członkowskie odgrywa rolę w łańcuchu dostaw dla produkcji oraz w kolejnych ogniwach łańcucha sprzedaży. Zazwyczaj w konstrukcji jednego samochodu ma swój udział nawet 50 dostawców części, rozmieszczonych w całej Europie, i około 75 % wartości dodanej nowego samochodu tworzone jest przez tych dostawców. W wyniku tego wartość handlu wewnątrzwspólnotowego produktami motoryzacyjnymi jest znaczna – w 2008 r. osiągnęła 360 mld euro. Jakikolwiek spowolnienie w sektorze motoryzacyjnym dotyka zatem w dużym stopniu pozostałe sektory wszystkich państw członkowskich UE.

Panujący kryzys gospodarczy charakteryzuje się nagłym spowolnieniem koniunktury dla produkcji. Produkcja przemysłowa UE gwałtownie spadła o 8,4 % w ostatnim kwartale 2008 r., i wszystko wskazuje na to, że spadek ten pogłębia się, przy jednoczesnym braku nowych zamówień. Jako że 60-80 % nowych samochodów w Europie kupowanych jest na kredyt, kryzys finansowy leżący u podstaw spowolnienia koniunktury uderzył szczególnie mocno w przemysł motoryzacyjny: odnotowano bezprecedensowy spadek o 20 %. Podobne tendencje obserwuje się w sektorach ściśle powiązanych z przemysłem motoryzacyjnym (np. w przemyśle stalowym), w którym spodziewany jest spadek konsumpcji o 30 % w pierwszym kwartale tego roku i o 16 % w drugim kwartale. U podstaw trudnej sytuacji europejskiego przemysłu motoryzacyjnego leżą trzy powody:

Po pierwsze, nastąpił nagły i równomierny **spadek popytu na samochody osobowe i handlowe** zarówno w UE, jak i na świecie. Restrykcyjne warunki udzielania kredytów, spadek kursu akcji i cen aktywów oraz niepewność spowodowana sytuacją gospodarczą na świecie przekładają się na bardzo niskie zaufanie konsumentów i słabnącą siłę nabywczą. W ostatnim kwartale 2008 r. rejestracja nowych samochodów w Europie spadła o około 20 %. Liczba sprzedanych nowych samochodów osobowych spadła o 1,2 mln w 2008 r. W styczniu 2009 r. europejski rynek samochodów osobowych odnotował wartości niższe o 27 % w porównaniu z rokiem poprzednim. Skutki kryzysu były nawet bardziej dotkliwe dla producentów pojazdów użytkowych – liczba zamówień na pojazdy ciężarowe o dużej ładowności wynosiła 38 tys. w styczniu 2008 r., i spadła do 600 w listopadzie 2008 r., co stanowi dwie trzecie dziennej zdolności produkcyjnej średniego producenta pojazdów ciężarowych o dużej ładowności. . Sytuacja przedstawia się inaczej w każdym państwie członkowskim, ale kryzys osiągnął już rynku każdego państwa członkowskiego w UE i dotknął w sposób znaczny wszystkich głównych producentów na europejskim rynku.

Po drugie, poszczególne ogniwa przemysłu motoryzacyjnego zgłaszają **problemy z dostępem do kredytów** i obawiają się **braku płynności finansowej**. Niektóre przedsiębiorstwa nie są w stanie uzyskać kredytów na rozsądnych warunkach, jako że w świetle perspektyw rynkowych ocena ich zdolności kredytowej została obniżona. Szacuje się, że pięć największych banków producenckich producentów samochodowych w Europie będzie musiało zmobilizować w 2009 r. około 10 mld euro w postaci zadłużenia średnio- i długoterminowego. Dostawcy wyrażają również dodatkową troskę o środki pieniężne, które nie spływają w dół łańcucha dostaw. Sytuacja jest szczególnie trudna dla mniejszych podwykonawców, którzy są gorzej kapitalizowani, a ich produkcja mniej zróżnicowana niż w przypadku ich większych odpowiedników.

Po trzecie, przemysł cierpi na długotrwałe **problemy strukturalne**, powstałe przed kryzysem. Przedsiębiorstwa motoryzacyjne już wcześniej działały w bardzo konkurencyjnych warunkach. Na skutek wysokich kosztów stałych, strukturalnej nadwyżki mocy produkcyjnych i intensywnej konkurencji cenowej wiele przedsiębiorstw motoryzacyjnych już wcześniej zaczęło redukować koszty i poprawiać wewnętrzną skuteczność. W sektorze podwykonawców również doszło do znacznej konsolidacji. Niedawny spadek popytu i produkcji doprowadził do pogorszenia sytuacji, a średnią nadwyżkę mocy produkcyjnych w Europie szacuje się na przynajmniej 20 %. Ogólna zdolność produkcyjna sektora wynosi obecnie ok. 94 mln rocznie, podczas gdy popyt na 2009 r. oceniany jest na ok. 55 mln.

Sytuację pogarsza rosnące ryzyko **protekcjonizmu**, które grozi zmniejszeniem dostępu do rynków krajów trzecich producentom europejskim, których dobrobyt zależy w dużym stopniu od sprzedaży na eksport. Pierwsze przypadki protekcjonizmu objawiły się w postaci nowych wymogów w zakresie pozwoleń na przywóz, m. in. w Argentynie i Brazylii, lub zwiększonych przywozowych należności celnych, np. w Rosji.

W chwili obecnej **prognozy na 2009 r. nie są optymistyczne**. Spodziewany jest dalszy spadek na rynku samochodów osobowych, między 12 a 18 % (tzn. ok. 1,5 do 2,5 mln pojazdów). Przemysł spodziewa się spadku popytu na pojazdy użytkowe o ok. 30 %, co może powodować dalszy nacisk na cały łańcuch wartości sektora motoryzacyjnego, zwłaszcza pod względem wielkości produkcji, wykorzystania mocy produkcyjnych, zatrudnienia i inwestycji w badania. Zmniejszenie popytu doprowadzi najprawdopodobniej do dalszego spadku produkcji, według szacunków już w pierwszych dwóch kwartałach 2009 r. oczekiwany jest spadek o 25 %.

Spadek poziomu produkcji i co za tym idzie, obniżanie kosztów przez firmy motoryzacyjne, doprowadziło już do redukcji **zatrudnienia**. Dotychczas dotknęło to jedynie pracowników zatrudnionych na czas określony. Przemysł zaznaczył jednak, że pogarszające się warunki rynkowe mogłyby narazić na zagrożenie 15-20 % siły roboczej zatrudnionej w przemyśle, zaś z powodu kryzysu mogłyby ucierpieć jeden na trzech dostawców. Zasięg negatywnego wpływu na zatrudnienie mogłyby ulec zwiększeniu w wyniku wpływów regionalnych, z powodu skupiskowego i skoncentrowanego geograficznie charakteru przemysłu motoryzacyjnego. Dodatkowa presja wynika z potencjalnego rozprzestrzeniania się efektu restrukturyzacji GM i Chryslera. GM zapowiedział na przykład, że z 47 tys. miejsc pracy, które muszą zostać zredukowane w najbliższych latach, 26 tys. przypada na miejsca pracy poza USA.

Długoterminowe ogólne prognozy dla przemysłu motoryzacyjnego są jednak obiecujące: przewiduje się, że światowy popyt na pojazdy podwoi się lub nawet potroi w następnych 20 latach w wyniku motoryzacji wschodzących rynków. Konieczność produkcji bardziej ekologicznych pojazdów otworzy nowe możliwości dla innowacyjnej technologii. I jako że obecny spadek popytu obserwowany na dojrzałych rynkach, takich jak Europa i USA, wydłuża okres potrzebny do całkowitego odnowienia parku pojazdów, możliwości poprawy koniunktury będą jeszcze większe. Dlatego tym ważniejsza dla przemysłu motoryzacyjnego UE jest zdolność przetrwania kryzysu i gotowość do wykorzystania sytuacji, kiedy popyt wzrośnie.

2. STRATEGIE POLITYCZNE

W oparciu o odnowione w 2005 r. lizbońskie partnerstwo na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia, które zidentyfikowało sektor motoryzacyjny jako europejski atut, **europejski plan naprawy gospodarczej**¹ uznał sektor motoryzacyjny za sektor wymagający silnej strategii politycznej. Pierwszym priorytetem na przyszłość jest zapewnienie, aby przemysł europejski był w stanie odpowiedzieć na obecny kryzys i wyjść z niego wzmocniony, aby być konkurencyjnym na arenie światowej, kiedy warunki rynku ulegną poprawie. Będzie to zwłaszcza możliwe, jeśli przemysł motoryzacyjny podejmie potrójne wyzwanie odgrywania pierwszej roli pod względem technologii oraz znajdzie miejsce na poziomie światowym jeśli chodzi o wydajność środowiskową i bezpieczeństwo.

Plan naprawy podkreśla znaczenie nie tylko zajęcia się przyczynami obecnych problemów sektora motoryzacyjnego, ale zajęcia się nimi w taki sposób, aby zabezpieczyć i jeszcze bardziej wzmocnić konkurencyjność przemysłu w perspektywie długoterminowej. Oznacza to przede wszystkim reakcję na zmieniające się zapotrzebowanie konsumenta – w Europie i na rynku światowym – poprzez przyspieszenie rozwijania koncepcji ekologicznych samochodów i ich produkcji, poprzez zwiększenie inwestycji w badania i rozwój oraz innowację. Takie podejście przyczyni się w dużym stopniu do dopasowania przemysłu do gospodarki opartej na technologiach niskoemisyjnych, i przez to do osiągnięcia celów stawianych sobie przez Europę - redukcji emisji CO₂ i poprawy bezpieczeństwa dostaw energii.

Główna odpowiedzialność w podejściu do kryzysu spoczywa **na przemyśle**, poszczególnych przedsiębiorstwach i ich kierownictwie. Wzywa się przemysł do odpowiedzi na problemy strukturalne związane ze skutecznością produkcji i wykorzystywaniem mocy produkcyjnych w taki sposób, aby poprawić konkurencyjność i trwałość w perspektywie długoterminowej.

Ponadto, jako jeden z elementów ogólnego podejścia do polityki przemysłowej, UE i jej państwa członkowskie mogą przyczynić się do utworzenia **ramowych warunków**, w których przemysł może się rozwijać. Mogą one również propagować sprawiedliwą konkurencję na otwartych rynkach światowych. Ukierunkowane i tymczasowe **wsparcie sektora publicznego** na szczeblu UE i państw członkowskich może uzupełnić wysiłki przemysłu w przetrzymaniu kryzysu i złagodzeniu negatywnych skutków prawdopodobnej restrukturyzacji dla zatrudnienia. Wsparcie publiczne, o którym mowa, powinno być w pierwszym rzędzie pokryte ze środków przekrojowych instrumentów politycznych na rzecz przemysłu jako całości, a do jego wykonania powinny przyczynić się wspólne działania na szczeblu europejskim i krajowym. Na nieformalnym spotkaniu ministrów w dniu 16 stycznia państwa członkowskie wyraziły swoje poparcie dla takiego podejścia i przyjęły pewną ilość kluczowych zasad, którymi będą się kierować reagując na obecną sytuację. Zasady te to m.in. potrzeba otwartych światowych rynków, uczciwa konkurencja, respektowanie lepszych uregulowań prawnych oraz współpraca i przejrzystość.

Istotną rzeczą byłoby zapewnienie, aby działania podejmowane na szczeblu państwa członkowskiego były **spójne, skuteczne i koordynowane**. Jako że znaczenie europejskiego przemysłu motoryzacyjnego wiąże się w głównej mierze z efektem domina, jaki wywiera on na całość gospodarki UE, należy przede wszystkim zapewnić prawidłowe funkcjonowanie

¹ Komunikat Komisji do Rady Europejskiej z dn. 26.11.2008 r.- „Europejski plan naprawy gospodarczej”, COM(2008) 800.

rynku wewnętrznego, utrzymać neutralność konkurencyjną oraz równe reguły gry, a więc również zapewnić solidarność między państwami członkowskimi.

W europejskim planie naprawy gospodarczej Komisja określiła podstawowe elementy wsparcia publicznego, odpowiedniego dla sektora motoryzacyjnego. Niektóre z tych środków mają charakter ogólny, inne są specjalnie ukierunkowane na przemysł motoryzacyjny. Główne **cele** zaproponowanego podejścia to: 1) wspieranie popytu, aby zaradzić skutkom restrykcyjnej polityki kredytowej; 2) ułatwianie dostosowania poprzez zmniejszenie kosztów związanych z restrukturyzacją, zwłaszcza w przypadku pracowników oraz dalsze ich szkolenie 3) zachęcanie do modernizacji fabryk, aby zapewnić zrównoważoną konkurencję tego przemysłu na poziomie światowym oraz 4) wspomaganie przemysłu w realizacji radykalnych zmian technologicznych spowodowanych zmianą klimatu. Postęp w niektórych dziedzinach został już osiągnięty, ale należy zapewnić pełną realizację celów w sposób skuteczny i spójny.

a) Warunki ramowe a CARS 21

Komisja opracowała, w postaci procesu CARS 21, średnio- i długookresowe, skoordynowane i przewidywalne ramy polityczne dla przemysłu motoryzacyjnego, których postawą jest ciągły dialog i konsultacje z wszystkimi głównymi zainteresowanymi stronami. W obecnej sytuacji gospodarczej wyraźne zorientowanie na konkurencyjność w dłuższej perspektywie, w oparciu o innowacje, bezpieczeństwo i efektywność ekologiczną, nabiera jeszcze większego znaczenia niż zazwyczaj. Komisja potwierdza zatem swoją gotowość do całkowitego uwzględnienia zaleceń procesu CARS 21 (zob. załącznik 1), z pełnym poszanowaniem zasady lepszego stanowienia prawa. Komisja zadba o to, aby przyjęto spójne, skoordynowane i zorientowane na przyszłość podejście do transportu drogowego, a także wymogi związane ze zrównoważonym rozwojem w zakresie mobilności, poprzez kontynuację procesu CARS 21. Biorąc pod uwagę skutki obecnego kryzysu Komisja rozważy koszty i korzyści każdej nowej inicjatywy ustawodawczej i w miarę możliwości będzie starać się unikać tworzenia nowych obciążeń ekonomicznych.

b) Dostęp do finansowania i ciągle inwestowanie w badania i innowacje

Kluczowym zadaniem jest **przywrócenie dostępności finansowania na rozsądnych warunkach oraz przywrócenie płynności**, tak aby rentowne przedsiębiorstwa nie wypadły z rynku a konsumenci mieli dostęp do kredytów niezbędnych na zakup nowego samochodu. Gwarancja, że system finansowy zacznie prawidłowo działać, pozostaje podstawowym priorytetem w kierowaniu gospodarki z powrotem na drogę wzrostu. Jest to szczególnie ważne w sektorze motoryzacyjnym, który cechuje się kapitałochłonnym popytem finansowanym z prywatnych kredytów. Przemysł motoryzacyjny będzie musiał sfinansować badania i innowacje, w szczególności dla celów projektowania nowych silników, które będą zgodne z ambitnym europejskim prawodawstwem w zakresie obniżenia emisji dwutlenku węgla począwszy od 2012 r. Nowe pojazdy będą także musiały spełniać bardziej restrykcyjne wymagania dotyczące emisji zanieczyszczeń oraz wymogi bezpieczeństwa. Pomoc przedsiębiorstwom w dostępie do finansowania jest zatem niezbędna.

Kwestia finansowania jest istotna nie tylko dla przyszłości europejskiego przemysłu motoryzacyjnego, ale również dla gospodarki jako całości. Należy zająć się nią **przede wszystkim** poprzez **środki wspierania sektora finansowego**, zarówno na poziomie UE, jak i

na poziomie państw członkowskich. W tym względzie Komisja podjęła już ważne inicjatywy: przyjęła komunikat o zastosowaniu zasad pomocy państwa dla sektora bankowego² oraz komunikat o dokapitalizowaniu instytucji finansowych w związku z obecnym kryzysem finansowym³. Mając szczególnie na uwadze sektor motoryzacyjny, należy zauważyć, że działy finansowe producentów samochodów mogą również kwalifikować się do pomocy na podstawie programów przyjętych przez Komisję dla sektora bankowego. Ponadto Komisja jest świadoma mogących powodować szkody **problemów z płynnością, w szczególności w sektorze dostaw**, i razem z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym (EBI) oraz państwami członkowskimi będzie szukać sposobów, aby poprawić przepływ kredytów do MŚP, w tym dostawców przemysłu motoryzacyjnego.

Z perspektywy pomocy państwa nowe środki przyjęte na mocy **tymczasowych ram dotyczących pomocy państwa** w grudniu 2008 r.⁴, nieznacznie zmienione 25 lutego 2009 r., zostały pomyślane w taki sposób, aby umożliwić państwom członkowskim pomoc przedsiębiorstwom zmagającym się z problemem utraty płynności. Typowe instrumenty zatwierdzone na mocy tych ram to pożyczki subsydiowane, gwarancje subsydiowane oraz subsydiowane pożyczki na wytwarzanie produktów ekologicznych, w tym samochodów. W tym kontekście należy podkreślić, że pomoc udzielona na mocy tych ram jest w pełni zgodna z zasadami rynku wewnętrznego, tak aby zapobiec jego zniekształceniu i fragmentacji. Ramy te dotyczą jedynie przedsiębiorstw, których trudności wiążą się z obecnym kryzysem. Pomoc państwa dla przedsiębiorstw, których trudności są spowodowane przede wszystkim problemami strukturalnymi, a nie obecnym kryzysem, musi być wsparta planem restrukturyzacji, który zapewni długotrwałą rentowność danego przemysłu, promującym równocześnie jego konkurencyjność.

Szeroki zakres „tradycyjnych” instrumentów pomocy państwa (zob. wykaz w załączniku 2) dostępnych państwom członkowskim dla wspierania ich przemysłu również może być ważnym narzędziem promowania badań i innowacji, rozwoju związanego z ochroną środowiska i restrukturyzacji, gdzie to konieczne, dla przemysłu motoryzacyjnego, zachowując jednakowe reguły gry na rynku wewnętrznym.

Komisja, razem z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym i państwami członkowskimi, będzie wspierać przemysł w jego wysiłkach **utrzymania inwestycji w technologie przyszłości** (przede wszystkich technologie ekologiczne, takie jak efektywność paliw i alternatywne technologie napędowe) w okresie dekonunktury gospodarczej. Zadanie to zostanie wykonane głównie przez **Europejski Bank Inwestycyjny**, a także poprzez **7 program ramowy w zakresie badań**.

EBI już zwiększył kwotę zaplanowanych pożyczek dla sektora motoryzacyjnego, przede wszystkim poprzez nowy europejski program ekologicznego transportu, do kwoty 4 mld euro rocznie w 2009 i 2010 r. Pożyczki przyznane dla przemysłu motoryzacyjnego mogą również korzystać z programów horyzontalnych, przede wszystkim programów dotyczących MŚP, konwergencji lub bezpieczeństwa. Prace są już zaawansowane i oczekuje się, że w marcu EBI

² Komunikat o zastosowaniu zasad pomocy państwa do środków podjętych w odniesieniu do instytucji finansowych w kontekście obecnego, globalnego kryzysu finansowego, grudzień 2008 r. (Dz.U. C 16 z 22.1.2009, s. 1); zmieniony 25.2.2009 – C(2009) 1270.

³ Komunikat Komisji – Dokapitalizowanie instytucji finansowych w związku z obecnym kryzysem finansowym: ograniczenie pomocy do niezbędnego minimum oraz mechanizmy zabezpieczające przed nadmiernym zakłóceniem konkurencji (Dz.U. C 10 z 15.1.2009, s. 2).

⁴ Tymczasowe wspólnotowe ramy prawne w zakresie pomocy państwa ułatwiające dostęp do finansowania w dobie kryzysu finansowego i gospodarczego (Dz.U. C 16 z 22.1.2009, s. 1).

zatwierdzi projekt dla sektora motoryzacyjnego o wartości 3,8 mld euro. Łączna wartość pozostałych zaplanowanych projektów wynosi 6,8 mld euro. Komisja oraz EBI będą kontynuować ścisłą współpracę, aby dopilnować, że dostarczane fundusze są skutecznie wykorzystywane. Możliwość dalszego przyspieszenia przyznawania pożyczek zaplanowanych na 2009 i 2010 r. jest stale rozważana. Procedury przyznawania wsparcia zostały usprawnione, co pozwala na maksymalne skrócenie procesu decyzyjnego po otrzymaniu wniosku o wsparcie, zachowując jednocześnie ścisłe procedury oceny, aby zapewnić rentowność inwestycji w długiej perspektywie.

Wysiłki te zostaną wsparte **partnerstwem w dziedzinie badań** między sektorem publicznym i prywatnym, w zakresie przyszłej mobilności, o szacowanej całkowitej wartości 1 mld euro. Równocześnie z pracami przygotowawczymi przeprowadzanymi w ramach 7 programu ramowego w zakresie badań oraz odpowiednich europejskich platform technologicznych, głównym celem tego partnerstwa będzie rozwój pojazdów ekologicznych, w tym samochodów osobowych, autobusów, pojazdów miejskich i ciężarówek, ale także takie rozwiązanie takich kwestii, jak infrastruktura i logistyka. Należy ponadto wykorzystać cały potencjał dalszego upraszczania procedur administracyjnych publicznych programów badań i rozwoju oraz publiczno-prywatnych partnerstw w dziedzinie badań i rozwoju. Komisja wzywa także państwa członkowskie do wspierania badań i rozwoju w dziedzinie środowiska i do zwiększenia inwestycji w ekologiczną infrastrukturę transportową, jak samochody z napędem elektrycznym i napędzane wodorem, a także do działania w sposób skoordynowany, aby uniknąć kosztownego nakładania się na siebie inwestycji i w celu zmaksymalizowania efektów.

Wreszcie, Komisja pracuje nad ustanowieniem **standardów** niezbędnych do zapewnienia, że przyszłe rozwiązania technologiczne będą gwarantować pewność prawną i że będzie je można stosować na całym rynku wewnętrznym.

c) Zwiększanie popytu na nowe pojazdy i przyspieszanie odnowy floty samochodowej

Państwa członkowskie przyjęły środki zorientowane na popyt, ponieważ są one najbardziej skuteczne w **przeciwdziałaniu spadkowi popytu w krótkim okresie oraz w poprawianiu zaufania konsumentów**. Jako że dziewięć państw członkowskich ustanowiło już programu recyklingu i odzyskiwania pojazdów („programy złomowania”), a kolejne rozważają wprowadzanie takich programów, Komisja zaprosiła ekspertów państw członkowskich po raz pierwszy w dniu 16 lutego 2009 r. w celu zapewnienia przejrzystości wszystkich inicjatyw i zapewnienia wymiany najlepszych praktyk. Komisja omówiła z państwami członkowskimi wspólne zasady, które powinny pozwolić na bezproblemowe przyjęcie takich programów złomowania (zob. załącznik 3). Ponadto Komisja zobowiązała się do przyspieszenia procesu zatwierdzania tych programów zgodnie z dyrektywą 98/34/WE.

Komisja zachęca państwa członkowskie do pełnego korzystania z **zamówień publicznych**, aby zwiększyć popyt na czystsze i bardziej wydajne pojazdy w krótkim okresie, oceniając możliwość przesunięcia inwestycji w infrastrukturę i w odnowienie floty transportu publicznego, w tym pojazdów ciężarowych.

d) Ochrona poziomu kwalifikacji i zatrudnienia oraz minimalizowanie kosztów społecznych

Przyszłość zatrudnienia w sektorze motoryzacyjnym jest poważnym problemem i zasługuje na uwagę polityków. Państwa członkowskie muszą stawić czoła istotnym wyzwaniom, a niektóre regiony mogą szczególnie boleśnie odczuć skutki recesji.

W związku z tym europejscy partnerzy społeczni oraz organizacje przemysłowe tego sektora zainicjowały w październiku 2007 r. **europejskie partnerstwo na rzecz przewidywania zmian w sektorze samochodowym**. Wszechstronny, zakrojony na dwa lata program prac skierowany na przewidywanie i łagodzenie skutków społecznych restrukturyzacji jest już w trakcie realizacji.

Zmobilizować można różne unijne fundusze i instrumenty polityczne UE w celu wsparcia **społecznych kosztów dostosowania oraz w celu zagwarantowania, że zachowany zostanie poziom kwalifikacji** niezbędny do utrzymania konkurencyjności tego sektora w przyszłości. Należy to zrobić w sposób, który będzie wspierał przechodzenie z czasem na nowe formy produkcji i który nie będzie wykluczał niezbędnej restrukturyzacji. Dotyczy to wszystkich sektorów, jest jednak szczególnie istotne dla sektora motoryzacyjnego z jego łańcuchem dostaw, ponieważ będzie musiał on poradzić sobie ze znacznymi nadwyżkami mocy produkcyjnych.

Komisja zaproponowała także zwiększenie zaliczek z **Europejskiego Funduszu Społecznego (EFS)** i uproszczenie kryteriów. Będzie to można wykorzystać do wsparcia wdrażania środków w celu zachowania zatrudnienia i walki z bezrobociem w sektorze motoryzacyjnym, takich jak: i) wspieranie pracowników tymczasowych przez finansowanie szkoleń oraz części kosztów pracy związanych z płacami i innymi kosztów; ii) wspieranie restrukturyzacji przedsiębiorstw i całego sektora; iii) finansowanie przekwalifikowania; iv) przewidywanie wymagań wynikających ze zmian i odpowiadających im kwalifikacji. W przeszłości można znaleźć przykłady, w jaki sposób EFS udawało się wspierać restrukturyzację przemysłu motoryzacyjnego, które mogą być źródłem inspiracji.

Należy także w pełni rozważyć możliwości skorzystania z interwencji finansowanych przez **Europejski Fundusz Dostosowania do Globalizacji (EFG)**. EFG interweniował już w sektorze motoryzacyjnym w czterech przypadkach, planowana jest też piąta interwencja. Dostępność tego wsparcia ulegnie dalszej poprawie, kiedy Parlament Europejski i Rada przyjmą wniosek przedstawiony niedawno przez Komisję. Umożliwi to Funduszowi szybsze interweniowanie i pozwoli, aby przez ograniczony czas jego interwencje mogły być uzasadniane obecnym kryzysem gospodarczym, niezależnie od jego ewentualnych związków z globalizacją.

e) Otwarte rynki i uczciwa konkurencja na świecie

Czasy niepewności gospodarczej zwiększają prawdopodobieństwo, że kraje będą próbowały chronić swój przemysł przez wprowadzanie barier handlowych. **Uczciwa konkurencja na otwartych rynkach** może pomóc w walce z obecnym kryzysem, natomiast wszelkie środki protekcyjnistyczne mogą go tylko pogłębić. UE jest zobowiązana unikać tworzenia nowych ograniczeń w handlu z krajami trzecimi. Jednocześnie oczekuje takiego samego postępowania od swoich partnerów handlowych i nie będzie tolerować odnawiania się protekcyjizmu.

Komisja będzie uważnie śledzić rozwój wydarzeń na świecie i zachęcać do **międzynarodowego dialogu**, w szczególności ze swoimi głównymi partnerami handlowymi, w tym z USA, Japonią, Koreą i Chinami. Razem z nimi będzie pracować nad utrzymaniem otwartości rynków i zapewnieniem uczciwej konkurencji.

3. WZMACNIANIE PARTNERSTW

Komisja angażuje się w zapewnienie porozumienia między państwami członkowskimi i innymi zainteresowanymi stronami, aby zagwarantować spójne i skoordynowane podejście we wspieraniu europejskiego przemysłu motoryzacyjnego. Komisja będzie stale monitorować

czynione postępy. Sugeruje wzmocnienie procesu CARS 21 oraz organizowanie spotkań przy okrągłym stole z państwami członkowskimi, przedstawicielami przemysłu motoryzacyjnego (producentami i dostawcami) oraz związkami zawodowymi. Ich głównym celem powinno być stworzenie platformy do wzajemnej wymiany informacji, najlepszych praktyk i dialogu. Spotkania te powinny wspierać wysiłki restrukturyzacji podejmowane przez ten sektor, tak aby mógł on konkurować na rynkach światowych, koncentrując się na zachowaniu kwalifikacji w przemyśle, przekwalifikowaniu pracowników na potrzeby przyszłych wyzwań i tworzeniu nowych miejsc pracy w tym i w pozostałych sektorach.

Spotkania przy okrągłym stole powinny także monitorować rozwój w następujących obszarach:

- ożywienie **popytu** ze strony **użytkowników prywatnych** i zwiększenie popytu w **sektorze publicznym**,
- finansowanie **badan**,
- aktywne wspieranie zmniejszania **nadwyżek mocy produkcyjnych**, przy utrzymaniu **wykwalifikowanej siły roboczej**, poprzez Europejski Fundusz Społeczny i Europejski Fundusz Dostosowania do Globalizacji,
- ścisłe przestrzeganie **zaleceń CARS 21**, w szczególności zasady lepszego stanowienia prawa, oraz ocena kosztów i korzyści nowych inicjatyw ustawodawczych w celu unikania, w miarę możliwości, tworzenia nowych obciążeń ekonomicznych.

Komisja jest gotowa do pełnego wykorzystania potencjału Transatlantyckiej Rady Gospodarczej w celu intensyfikacji dialogu z USA w odniesieniu do sytuacji producentów sektora motoryzacyjnego w USA oraz jej wpływu na UE.

Załącznik 1: Wnioski z okresowego sprawozdania CARS 21

Załącznik 2: Wykaz instrumentów pomocy państwa

Załącznik 3: Wytyczne dla programów złomowania