

CS

CS

CS



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 25.2.2009  
KOM(2009) 104 v konečném znění

## **SDĚLENÍ KOMISE**

**„Reakce na krizi v evropském automobilovém průmyslu“**

## SDĚLENÍ KOMISE

### „Reakce na krizi v evropském automobilovém průmyslu“

#### Úvod

Automobilový průmysl je jedním z nejdůležitějších průmyslových odvětví v Evropě. Je klíčovou hnací silou růstu, vývozu, inovací a zaměstnanosti. Vliv tohoto odvětví je patrný v široké škále dalších odvětví. Odvětví má také zvláště významný přeshraniční dosah, protože dodavatelé, výrobci a navazující prodej a služby vytvářejí síť vzájemně propojených zájmů, které se týkají všech členských států EU.

Komise se domnívá, že EU potřebuje dynamický a konkurenceschopný automobilový průmysl. Hospodářská krize dostala automobilový průmysl pod mimořádný tlak. K podpoře odvětví a jeho zaměstnanců během recese a k řešení strukturálních problémů odvětví je zapotřebí vhodně cílená pomoc, díky níž se odvětví zároveň stane konkurenceschopnějším a bude lépe přizpůsobeno potřebám budoucnosti.

Evropský automobilový průmysl má velkou budoucnost. Jeho výsledky ve vývozu ukazují, že je schopen vyrábět vhodné výrobky pro světový trh, který bude dále růst. Jeho pracovníci mají dostatečnou kvalifikaci na udržení špičkové technologické úrovně tohoto odvětví. A již pracuje na výrobě nové generace motorových vozidel, která budou zapotřebí v nízkouhlíkové epoše.

Toto sdělení nastiňuje, jaké politické nástroje může EU použít k podpoře automobilového průmyslu. Sdělení je evropským rámcem, který stanoví, jakým způsobem je možné přijmout potřebná rozhodná opatření na úrovni EU i na úrovni členských států. Jednotlivé členské státy použijí k řešení potřeb výrobců, dodavatelů, prodejců a jejich pracovníků různé kombinace postupů. Díky důvěře, kterou zaručí společný rámec EU, budou moci všichni pracovat co nejefektivněji.

Hlavním zdrojem vitality evropského automobilového průmyslu, konkurenceschopnosti jeho výroby a objemu jeho prodeje byl vnitřní trh. Pro hospodářské oživení bude mít klíčovou roli. Je proto nezbytné, aby státní podpora a ostatní opatření byly správně nasměrovány a namísto zavádění krátkodobých deformací trhu, které by v dlouhodobém horizontu poškodily konkurenceschopnost odvětví, by měly přispět k budoucí síle odvětví. To znamená, že je nutná spolupráce a činnosti předcházející přijímání vnitrostátních rozhodnutí, aby byl zajištěn jejich soulad s celkovými záměry EU.

EU může zároveň nabídnout škálu dalších kroků pro budování platformy ke stabilizaci odvětví a pomoc při jeho oživení. Patří k nim investice do strategických technologií. Dále jsou zahrnuta opatření, která pomohou pracovníkům, jejichž pracovní místa jsou v ohrožení, aby se rekvalifikovali a našli si novou práci, přičemž budou zachovány a rozvíjeny klíčové kvalifikace nejdůležitějších evropských technických pracovníků. Zmíněné kroky budou rovněž zahrnovat rozhodné a spojené úsilí vedoucí k potírání jakékoli snahy o protekcionismus na světových trzích. Automobilový průmysl bude také samozřejmě přímo těžit ze zásadních opatření Plánu evropské hospodářské obnovy pro oživení úvěrového trhu, jakož i ze zvláštních opatření, jako je například evropská iniciativa pro ekologické automobily.

Tento evropský rámec pro automobilový průmysl ukazuje, jak rozumné uplatnění evropských a vnitrostátních politik může nabídnout nejen zmírnění dopadu v případě, že je odvětví pod velkým hospodářským tlakem, ale vytvořit rovněž odrazový můstek pro budoucnost. Společným cílem je, aby automobilový průmysl EU byl v následujících desetiletích dynamický, konkurenceschopný a jeho růst udržitelný.

## 1. Specifická situace automobilového průmyslu

Automobilový průmysl má **pro hospodářský rozvoj Evropy klíčový význam**. S roční produkcí více než 18 milionů vozidel je EU největším světovým výrobcem motorových vozidel a téměř třetina osobních automobilů na světě je vyrobena v EU. Toto odvětví zaměstnává obrovské množství kvalifikovaných pracovníků, přímo poskytuje práci více než 2 milionům lidí, ale celkově na něm závisí přibližně 12 milionů pracovních míst. Automobilový průmysl je klíčovou hnací silou v oblasti znalostí a inovací. Ročně investuje do výzkumu a vývoje více než 20 miliard EUR a je tak největším evropským soukromým investorem v oblasti výzkumu a vývoje. S ročním obratem 780 miliard EUR a přidanou hodnotou více než 140 miliard EUR přispívá značnou měrou k HDP EU. Vývoz v rámci automobilového průmyslu v celkové výši 125 miliard EUR dosahuje mnohem vyšší hodnoty než dovoz, přičemž celkový přebytek činí 60 miliard EUR. Automobilový průmysl také hraje klíčovou roli při řešení hlavních hospodářských, sociálních a environmentálních problémů, před kterými dnes Evropa stojí, jako je udržitelná mobilita a bezpečnost.

Výroba automobilů je úzce spjata s **mnoha dalšími odvětvími**. Klíčovými dodavateli jsou výrobci elektroniky, strojírenské a elektrotechnické inženýrství, dodavatelé informačních technologií, oceli, chemikálií, plastických hmot, kovů a gumy. Při výrobě automobilů se spotřebuje 20 % oceli a 36 % hliníku vyrobených v EU. V Evropě i ve světě má automobilový průmysl také významný **přeshraniční** rozměr. 250 výrobních linek je v rámci EU rozmístěno v šestnácti členských státech a do dodávek pro výrobu a do následného prodeje jsou zapojeny všechny členské státy. V typickém případě je na výrobu auta navázáno přibližně 50 dodavatelů součástí, kteří jsou rozmístěni v rámci celé Evropy a kteří se na přidané hodnotě nového vozu podílí zhruba ze 75 %. Obchod s produkty automobilového průmyslu uvnitř Společenství má proto značný význam a v roce 2008 představoval přibližně 360 miliard EUR. Jakýkoli pokles v odvětví automobilového průmyslu proto výrazně postihne všechna odvětví a všechny členské státy EU.

Současná hospodářská krize se vyznačuje náhlým poklesem výroby. Průmyslová výroba v rámci EU poklesla ve čtvrtém čtvrtletí roku 2008 o 8,4 % a tento pokles se podle všeho zrychluje s tím, jak se snižuje poptávka. Vzhledem k tomu, že asi 60–80 % nových vozů je v Evropě pořízeno na úvěr, postihla finanční krize, která způsobila hospodářský pokles, automobilový průmysl zvláště silně: propad trhu o 20 %, kterého jsme svědky, je historicky nejvyšší. Obdobný vývoj je možné pozorovat u odvětví, která jsou s automobilovým průmyslem úzce spjata, jako je výroba oceli, u které se počítá s poklesem spotřeby o 30 % během prvního čtvrtletí tohoto roku a o 16 % během čtvrtletí druhého. Obtížná situace evropského automobilového průmyslu má tři hlavní příčiny:

Za prvé, nastal prudký a jednotný **pokles poptávky po osobních i užitkových vozech**, a to jak v rámci EU, tak i celosvětově. Přísné podmínky pro poskytování úvěrů, pokles cen akcií a finančních aktiv a nejistota vytvořená globálním ekonomickým prostředím se projevují velmi nízkou důvěrou spotřebitelů a klesající kupní silou. Registrace nových vozů ve čtvrtém čtvrtletí 2008 v Evropě klesla v průměru o 20 %. Prodej nových osobních vozů klesl v roce 2008 o 1,2 milionu. V lednu 2009 byl evropský trh s osobními vozidly o 27 % nižší než rok

předtím. Výrobci užitkových vozů jsou postiženi ještě více: objednávky těžkých užitkových vozidel klesly z 38 000 v lednu 2008 na 600 v listopadu 2008, přičemž 600 vozů odpovídá dvěma třetinám denní výrobní kapacity u průměrného výrobce těžkých užitkových vozů. V jednotlivých členských státech se situace liší, ale pokles nyní nastal již na všech trzích v rámci EU a jsou jím závažně postiženi všichni velcí výrobci na evropském trhu.

Za druhé, některé podniky automobilového průmyslu hlásí **problémy s přístupem k úvěrům** a mají obavy z **nedostatku likvidity**. Některé podniky nejsou schopny získat půjčky za přijatelných podmínek a jejich úvěrová bonita se s ohledem na perspektivy trhu snížila. Podle odhadů si bude muset pět největších finančních podniků pracujících pro potřeby výrobců automobilů v Evropě obstarat v roce 2009 střednědobé a dlouhodobé půjčky ve výši přibližně 10 miliard EUR. Kromě toho mají dodavatelé obavy z toho, že financování neproniká celým dodavatelským řetězcem. Situace je zejména obtížná pro menší subdodavatele, kteří mají menší kapitál a jejichž výroba je méně diverzifikovaná, než je tomu u větších dodavatelů.

Za třetí, automobilový průmysl trpí dlouhodobějšími **strukturálními problémy**, které vznikly ještě před krizí. Podniky automobilového průmyslu se již předtím pohybovaly v silně konkurenčním prostředí. Vysoké stálé náklady, strukturální nadbytečná kapacita a silná cenová konkurence vedly mnohé společnosti z automobilového průmyslu k tomu, že se zaměřily na snižování nákladů a zlepšování vnitropodnikové efektivity. K významné konsolidaci došlo také mezi dodavateli. Současný pokles v poptávce a výrobě situaci zhoršil a průměrná nadbytečná kapacita je v Evropě odhadována na nejméně 20 %. Ve světovém měřítku je nyní výrobní kapacita zhruba 94 milionů vozidel za rok, zatímco poptávka na rok 2009 je odhadována na přibližně 55 milionů vozidel.

Situace je zhoršena zvyšujícím se nebezpečím **protekcionismu**, který ohrožuje přístup evropských výrobců, závislých na vývozu, na trhy třetích zemí. Prvními projevy protekcionismu jsou nové požadavky v oblasti dovozních licencí, které zavedla např. Argentina a Brazílie, nebo zvýšení dovozního cla, jako je tomu např. u Ruska.

Současné **předpovědi na rok 2009 nejsou povzbudivé**. Dostupné předpovědi počítají s dalším poklesem na trhu osobních vozidel o 12 až 18 % (zhruba 1,5–2,5 milionů vozidel). Pokud jde o užitkové vozy, automobilový průmysl počítá se snížením poptávky o zhruba 30 %. Takový vývoj zřejmě posílí tlaky na celý hodnotový řetězec automobilového průmyslu, zejména pokud jde o objem výroby, využití kapacit, zaměstnanost a investice do výzkumu. Omezení poptávky zřejmě povede k pokračování poklesu výroby, přičemž se odhaduje, že tento pokles pouze za první dvě čtvrtletí roku 2009 dosáhne 25 %.

Snižující se úroveň výroby a následné omezování nákladů u podniků automobilového průmyslu již vedly ke snižování **počtu zaměstnanců**. Prozatím se dotýkalo zejména pracovníků zaměstnaných na dobu určitou. Podle údajů z odvětví by ale mohly zhoršující se podmínky na trhu vést k ohrožení 15 až 20 % pracovních míst, přičemž u dodavatelů je kvůli krizi ohrožen až jeden ze tří podniků. Negativní vlivy na zaměstnanost mohou být umocněny následkem regionálních vlivů, vyplývajících z povahy automobilového průmyslu, která se vyznačuje seskupováním a geografickou koncentrací podniků. Dodatečné tlaky plynou z potenciálního dopadu restrukturalizace společností GM a Chrysler. Například společnost GM oznámila, že ze 47 000 pracovních míst, která budou zrušena v nadcházejících letech, bude 26 000 mimo USA.

**Dlouhodobá globální perspektiva** automobilového průmyslu je nicméně slibná: světová poptávka po vozidlech se má v následujících 20 letech zdvojnásobit, nebo dokonce

ztrojnásobit, neboť bude docházet k motorizaci zemí s rozvíjejícími se trhy. Potřeba vozového parku, který bude ohleduplnější k životnímu prostředí, přinese nové možnosti pro inovativní technologie. A vzhledem k tomu, že pokles poptávky na vyspělých trzích, jako je Evropa či USA, prodlužuje dobu potřebnou k všeobecné obnově vozového parku, je zde další prostor pro oživení trhu. Pro automobilový průmysl EU je tedy zvláště důležité, aby byl schopný odolat krizi a byl připraven chopit se příležitosti, jakmile se vrátí poptávka.

## 2. POLITICKÁ ODPOVĚĎ

**Plán evropské hospodářské obnovy**<sup>1</sup>, opírající se o obnovené lisabonské partnerství pro růst a zaměstnanost z roku 2005, které označilo automobilový průmysl jako evropskou přednost, identifikoval automobilový průmysl jako sektor, který potřebuje silnou politickou podporu. Zásadní prioritou pro budoucnost je zajistit schopnost evropského průmyslu reagovat na současnou krizi a vyjít z ní v silnější pozici pro hospodářskou soutěž na globální úrovni, jakmile se podmínky trhu zlepší. Toho bude dosaženo zejména tehdy, pokud automobilový průmysl zvládne trojitou výzvu, tj. mít vůdčí postavení v technologické oblasti a v oblasti ochrany životního prostředí a parametrů týkajících se bezpečnosti vozidel dosahovat světové úrovně.

Plán obnovy zdůrazňuje význam skutečnosti, že se nelze omezit pouze na vyřešení příčin současných problémů automobilového průmyslu, ale je třeba postupovat takovým způsobem, aby byla zabezpečena a dále posílena konkurenceschopnost odvětví v dlouhodobé perspektivě. Jedná se zejména o reakci na měnící se zákaznickou poptávku, a to v Evropě i ve světě, urychlením vývoje a výroby ekologických vozidel prostřednictvím velkých investic do výzkumu, vývoje a inovací. Takový přístup pak velkou měrou přispěje k tomu, aby automobilový průmysl vyhověl potřebám ekonomiky s nízkými emisemi uhlíku, a byl tak dosažen evropský záměr snížit emise CO<sub>2</sub> a zlepšit energetickou bezpečnost.

**Základní odpovědnost** v boji s krizí má **automobilový průmysl**, jednotlivé podniky a jejich management. Samotné odvětví musí řešit strukturální problémy spojené s produktivitou a využitím kapacit takovým způsobem, aby v dlouhodobém horizontu došlo ke zlepšení konkurenceschopnosti a udržitelného rozvoje.

Kromě toho EU i členské státy mohou v rámci celkového přístupu k průmyslové politice přispět k vytvoření **rámcových podmínek**, za kterých bude automobilový průmysl moci prosperovat. Mohou také podporovat spravedlivou hospodářskou soutěž na otevřených světových trzích. Cílená a dočasná **veřejná podpora odvětví** na úrovni EU i členských států může pomoci doplnit úsilí odvětví o překonání krize a utlumit negativní dopady, které bude mít pravděpodobná restrukturalizace na zaměstnanost. Taková veřejná podpora odvětví by měla být přednostně zajištěna prostřednictvím horizontálních nástrojů politik uplatnitelných na průmysl jako celek a měla by být provedena zkombinováním opatření na úrovni EU a úrovni členských států. Během neformálního setkání za účasti ministrů dne 16. ledna se členské státy shodly na tomto přístupu a řadě klíčových zásad, kterými se budou řídit při řešení současné situace, jako je potřeba otevřených světových trhů, spravedlivá hospodářská soutěž, dodržování lepší regulace, spolupráce a transparentnost.

Bude důležité zajistit, aby opatření přijatá na úrovni členských států byla **koherentní, účinná a koordinovaná**. Vzhledem k tomu, že význam evropského automobilového průmyslu je ve

---

<sup>1</sup> Sdělení Komise Evropské radě ze dne 26. listopadu 2008 – Plán evropské hospodářské obnovy, (KOM(2008) 800).

velké míře založen na jeho účinku, který má na širší ekonomiku EU, je zvláště důležité zajistit řádné fungování vnitřního trhu, zachovat neutrálnost z hlediska hospodářské soutěže a rovné podmínky, a zajistit tak solidaritu mezi jednotlivými členskými státy.

V Plánu evropské hospodářské obnovy stanovila Komise klíčové prvky veřejné podpory pro automobilový průmysl. Některá z opatření jsou obecná, zatímco jiná jsou zacílena specificky na automobilový průmysl. Hlavními **cíli** navrhovaného přístupu jsou: 1) podpořit poptávku a tím přispět ke zmírnění účinků omezení poskytování úvěrů; 2) ulehčit adaptace snížením nákladů spojených s restrukturalizací, zejména pokud jde o pracovníky, a zkvalitnit jejich odbornou přípravu; 3) podporovat modernizaci závodů s cílem zajistit udržitelnou konkurenceschopnost automobilového průmyslu na světové úrovni; a 4) pomáhat automobilovému průmyslu zavádět radikální technologickou změnu, kterou vyžaduje boj s globální změnou klimatu. Přestože již bylo dosaženo určitého pokroku, je potřebné zabezpečit, aby tyto cíle byly naplněny v plné míře, a to účinným a koherentním způsobem.

### **a) Rámcové podmínky a CARS 21**

Prostřednictvím procesu CARS 21 vypracovala Komise středně- až dlouhodobý koordinovaný a předvídatelný politický rámec pro automobilový průmysl založený na průběžném dialogu a konzultacích se všemi hlavními zúčastněnými stranami. V současné hospodářské situaci je jasná orientace na dlouhodobou konkurenceschopnost opírající se o inovace, bezpečnost a ohleduplnost k životnímu prostředí ještě důležitější. Komise proto potvrzuje svůj závazek zohlednit v plné míře doporučení procesu CARS 21 (viz příloha 1) při plném dodržování zásad zlepšování právní úpravy. Komise zabezpečí, aby se prostřednictvím následných opatření v rámci CARS 21 přijal koherentní a koordinovaný přístup k budoucí silniční dopravě a požadavkům udržitelné mobility. S ohledem na vliv současné krize zvaží Komise náklady a přínosy spojené s každou novou legislativní iniciativou a bude v rámci možností usilovat o to, aby se zamezilo vytváření nové ekonomické zátěže.

### **b) Přístup k financím a stálé investice do inovací a výzkumu**

Klíčovým úkolem je **obnovit dostupnost financování za přijatelných podmínek a obnovit likviditu**, aby životaschopné společnosti nemusely ukončovat činnost a spotřebitelé měli přístup k úvěrům potřebným na nákup nových vozů. Hlavní prioritou při směřování hospodářství k oživení zůstává zajištění řádného fungování finančního systému. To je zvláště důležité v automobilovém průmyslu, který je charakterizován kapitálovou náročností a poptávkou od soukromých osob financovanou úvěry. Automobilový průmysl bude muset financovat výzkum a inovace zejména při navrhování nových motorů, které budou vyhovovat náročným evropským právním předpisům týkajícím se snižování emisí CO<sub>2</sub>, jež budou účinné od roku 2012. Nová vozidla budou také muset odpovídat přísnějším limitům pro emise znečišťujících látek a přísnějším požadavkům na bezpečnost. Je proto nezbytné pomáhat společnostem v přístupu k financím.

Problematika financování se netýká pouze budoucnosti evropského automobilového průmyslu, ale i hospodářství jako celku. **Primárně** by se měla řešit prostřednictvím **opatření k podpoře finančního sektoru**, a to jak na evropské úrovni, tak i na úrovni členských států. V této souvislosti již Komise zahájila významné iniciativy přijetím sdělení o použití pravidel

státní podpory pro bankovní sektor<sup>2</sup> a sdělení o rekapitalizaci finančních institucí během současné finanční krize<sup>3</sup>. Se zvláštním ohledem na automobilový průmysl je třeba poznamenat, že finanční pobočky výrobců automobilů rovněž mohou být rovněž způsobilé pro podporu v rámci režimů, které Komise přijala pro bankovní sektor. Komise si je navíc vědoma potenciálně škodlivých **problémů s likviditou, zejména u dodavatelů**, a společně s Evropskou investiční bankou (EIB) a členskými státy bude hledat možnosti, jak zlepšit tok úvěrů pro malé a střední podniky, včetně dodavatelů pro automobilový průmysl.

Z pohledu státní podpory byl nový **dočasný rámec pro opatření státní podpory** přijatý v prosinci 2008<sup>4</sup> a mírně upravený dne 25. února 2009 navržen tak, aby členskými státy umožnil poskytovat podporu společnostem, které mají problémy s přístupem k likviditě. Typickým nástrojem povoleným v uvedeném rámci jsou subvencované půjčky, subvencované záruky a subvencované půjčky na výrobu ekologických výrobků včetně automobilů. V tomto kontextu je třeba zdůraznit, že podpora poskytnutá na základě uvedených rámců v plné míře vyhovuje pravidlům vnitřního trhu, aby nedocházelo k jeho narušení nebo roztržiténosti. Tento rámec se vztahuje pouze na společnosti, jejichž obtíže nepocházejí z období před krizí. V případě společností, jejichž obtíže vyplývají spíše ze strukturálních problémů než ze současné krize, je nutné, aby každá státní podpora byla doprovázena restrukturalizačním plánem, jímž se zabezpečí dlouhodobá životaschopnost podniku v souladu s cíli podpory konkurenceschopnosti odvětví.

Široká škála „tradičních“ **nástrojů státní podpory** (viz seznam v příloze 2), které jsou členskými státy k dispozici na podporu jejich průmyslových odvětví, může být také důležitým prostředkem na podporu výzkumu a inovací, rozvoje v oblasti ochrany životního prostředí a restrukturalizace, pokud to bude pro automobilový průmysl potřebné, přičemž se na vnitřním trhu zachovávají rovné podmínky.

Komise bude společně s Evropskou investiční bankou a členskými státy podporovat průmysl v jeho úsilí o **udržení investic do budoucích technologií** (zejména ekologických technologií, jako je palivová úspornost a alternativní typy pohonu) během hospodářského poklesu. Podpora bude prováděna zejména prostřednictvím **Evropské investiční banky**, jakož i prostřednictvím **sedmého rámcového programu pro výzkum**.

EIB již zvýšila objem půjček plánovaných pro odvětví automobilového průmyslu, zejména prostřednictvím evropského nástroje pro čistou dopravu, na roční částku 4 miliardy EUR v letech 2009 a 2010. Půjčky pro automobilový průmysl mohou pocházet také z horizontálních programů, zejména z programů zaměřených na malé a střední podniky, konvergenci a bezpečnost. Práce v této oblasti již značně pokročily a očekává se, že EIB schválí v březnu projekty pro automobilový průmysl ve výši 3,8 miliard EUR, přičemž celková výše půjček společně s dalšími připravovanými projekty dosáhne 6,8 miliard EUR. Komise a EIB budou nadále úzce spolupracovat, aby zabezpečily co nejvyšší efektivitu poskytnutého financování. Možnost dalšího předstunutí půjček naplánovaných na roky 2009 a 2010 se průběžně posuzuje. Postupy pro poskytnutí podpory byly racionalizovány, aby bylo

---

<sup>2</sup> Sdělení o použití pravidel pro poskytování státní podpory na opatření přijatá ve vztahu k finančním institucím v souvislosti se současnou globální finanční krizí, prosinec 2008 (Úř. věst. C 16, 22.1.2009, s. 1); pozměněno dne 25. února 2009 (K(2009) 1270).

<sup>3</sup> Sdělení Komise – Rekapitalizace finančních institucí během současné finanční krize: omezení podpory na nezbytné minimum a záruky proti neoprávněnému narušení hospodářské soutěže (Úř. věst. C 10, 15.1.2009, s. 2).

<sup>4</sup> Dočasný rámec Společenství pro opatření státní podpory zlepšující přístup k financování za současné finanční a hospodářské krize (Úř. věst. C 16, 22.1.2009, s. 1).



po předložení žádostí možné přijímat rozhodnutí co nejdříve, přičemž přísné postupy hodnocení žádostí s cílem zabezpečit dlouhodobou životaschopnost investic zůstaly zachovány.

Tyto snahy se budou opírat zejména o **výzkumné partnerství** mezi veřejným a soukromým sektorem ve prospěch budoucí mobility, přičemž celková hodnota je odhadována na 1 miliardu EUR. V souladu s přípravnými pracemi provedenými na základě sedmého rámcového programu pro výzkum a příslušných evropských technologických platform se hlavní důraz u tohoto partnerství bude klást na vývoj ekologických vozidel, včetně osobních aut, autobusů, městských vozidel a nákladních vozů, ale i na řešení souvisejících otázek, jako je infrastruktura a logistika. Kromě toho by se měly posoudit možnosti dalšího administrativního zjednodušení veřejných programů v oblasti výzkumu a vývoje a veřejno-soukromých partnerství v této oblasti. Komise také vyzývá členské státy, aby podporovaly výzkum a vývoj v oblasti ochrany životního prostředí a zintenzivnily investice do infrastruktur spojených s ekologickou dopravou, jakou představují elektrické automobily a vozidla s vodíkovým pohonem, a aby při tom koordinovaly své činnosti a vyhnuly se tím nákladným duplicitám a maximalizovaly účinky.

Komise také v neposlední řadě pracuje na vytvoření nutné **standardizace** potřebné k zajištění právní jistoty při poskytování budoucích technologických řešení, jakož i k zajištění možnosti použití těchto řešení na celém vnitřním trhu.

### **c) Zvyšování poptávky po nových vozidlech a urychlování obnovy vozového parku**

Členské státy přijaly opatření týkající se poptávky, protože se jedná o nejučinnější prostředek na **řešení krátkodobého poklesu poptávky a zvýšení důvěry spotřebitelů**. Vzhledem k tomu, že devět členských států již zavedlo režimy na recyklaci a odběr vozidel („šrotovací režimy“) a další země o tom uvažují, pozvala Komise poprvé dne 16. února 2009 odborníky z členských států, aby zajistila transparentnost všech iniciativ a umožnila výměnu osvědčených postupů. Komise diskutovala s členskými státy o společných zásadách, které umožní bezproblémové přijetí takových šrotovacích režimů (viz příloha 3). Komise se dále zavázala, že urychlí proces schvalování těchto režimů podle směrnice 98/34/ES.

Komise vyzývá členské státy, aby plně využívaly **veřejných zakázek** ke zvýšení poptávky po ekologičtějších a úspornějších vozidlech v krátkodobém horizontu, přičemž posoudí možnost urychlení investic do infrastruktury a do obnovení vozového parku veřejné dopravy včetně těžkých vozidel.

### **d) Zachování kvalifikací a zaměstnanosti a minimalizace sociálních nákladů**

Perspektiva zaměstnanosti v automobilovém průmyslu je vážný problém a zasluhuje plnou politickou pozornost. Členské státy budou muset čelit zásadním výzvám a několik regionů může být velmi vážně postiženo.

V této souvislosti zahájili evropští sociální partneři a průmyslové organizace z odvětví automobilového průmyslu v říjnu 2007 iniciativu „**Evropské partnerství pro předvídání změn** v automobilovém průmyslu“. V současnosti je komplexní dvouletý pracovní program zaváděn s cílem předvídat a zmírňovat sociální dopady restrukturalizace.

K přispění na **sociální náklady adaptace a k zajištění nezbytné úrovně kvalifikace** v odvětví, která bude potřebná pro konkurenceschopnost automobilového průmyslu v budoucnosti, mohou být mobilizovány různé fondy EU i politické nástroje. Přitom by mělo

být postupováno tak, aby se podpořil postupný přechod k novým formám výroby a nebyla vyloučena nutná restrukturalizace. Taková opatření se vztahují na všechna odvětví; pro automobilový průmysl a jeho dodavatelský řetězec jsou zvláště významné, protože je potřebné zaměřit se na velký přebytek kapacit.

Komise také navrhla navýšení předběžných plateb z **Evropského sociálního fondu (ESF)** a zjednodušení příslušných kritérií. Tyto platby mohou být použity na podporu prováděcích opatření k udržení pracovních míst a na boj proti nezaměstnanosti v automobilovém průmyslu, jako například: i) podpora pracovníků přijímaných na krátkou dobu prostřednictvím financování jejich odborné přípravy a části mzdových a nemzdových nákladů na tyto pracovníky; ii) podpora restrukturalizace podniků a odvětví; iii) financování rekvalifikace; iv) předvídání požadavků na změny a přizpůsobování kvalifikací potřebám. Z minulosti jsou již známy příklady, kdy ESF s úspěchem podpořil restrukturalizaci v automobilovém průmyslu, a ty mohou posloužit jako inspirace.

Rovněž by měly být v plné míře prozkoumány možnosti využít opatření financovaná z **Evropského fondu pro přizpůsobení se globalizaci (EFG)**. Prostřednictvím EFG se již zasáhlo ve čtyřech případech z automobilového průmyslu a pátý případ se posuzuje. Dostupnost této podpory bude ještě vylepšena, jakmile Evropský parlament a Rada přijmou nedávný návrh Komise. Tak bude umožněno, aby se prostřednictvím fondu zasahovalo rychleji a během omezeného období bude možné přijímat opatření z důvodu současné hospodářské krize bez jakékoli souvislosti s globalizací.

#### **e) Otevřené trhy a celosvětová spravedlivá hospodářská soutěž**

V období hospodářské nejistoty se zvyšuje pravděpodobnost, že státy budou usilovat o ochranu svého průmyslu prostřednictvím vytváření překážek obchodu. **Spravedlivá hospodářská soutěž na otevřených trzích** může pomoci v boji proti současné krizi, zatímco ochranná opatření ji mohou ještě prohloubit. EU se zavázala, že nebude vytvářet nová obchodní omezení vůči třetím zemím. Očekává stejný postoj i od svých obchodních partnerů a obnovu protekcionismu nebude tolerovat.

Komise bude důsledně sledovat mezinárodní vývoj a podněcovat **mezinárodní dialog**, zejména se svými hlavními obchodními partnery včetně USA, Japonska, Koreje a Číny. Společně s nimi bude pracovat na udržení otevřených světových trhů a zabezpečení spravedlivé hospodářské soutěže.

### 3. POSILOVÁNÍ PARTNERSTVÍ

Komise se zavázala, že v zájmu koherentního a koordinovaného přístupu při podpoře evropského automobilového průmyslu zapojí členské státy i ostatní subjekty. Dosažený pokrok bude soustavně sledovat. Komise navrhuje posílení procesu CARS 21 a zorganizování kulatého stolu za účasti členských států, subjektů automobilového průmyslu (výrobců a dodavatelů) a odborů. Jeho hlavním cílem by mělo být poskytnutí platformy pro vzájemné informování, dialog a výměnu osvědčených postupů. Měl by podpořit úsilí odvětví o restrukturalizaci, aby bylo možné konkurovat na světových trzích, přičemž důraz je kladen na udržení příslušných dovedností v odvětví, rekvalifikaci pracovníků pro budoucí úkoly a nová pracovní místa v automobilovém průmyslu i dalších odvětvích.

V rámci kulatého stolu by měl také probíhat monitoring následujících oblastí:

- Oživení **poptávky ze strany soukromých subjektů** a dynamizace **veřejné poptávky**.
- Finanční podpora na **výzkum**.
- Aktivní podpora při snižování **nadbytečné kapacity** za současného udržení **kvalifikovaných pracovníků** prostřednictvím Evropského sociálního fondu a Evropského fondu pro přizpůsobení se globalizaci.
- Důsledné dodržování **doporučení procesu CARS 21**, zejména s ohledem na zlepšování právní úpravy a na potřebu zvažovat náklady a přínosy jakékoli legislativní iniciativy, přičemž cílem je v rámci možností usilovat o to, aby se zamezilo vytváření nové ekonomické zátěže.

Komise je připravena plně využívat možností v rámci Transatlantické hospodářské rady s cílem zintenzivnění dialogu s USA, pokud jde o situaci v automobilovém průmyslu USA a její dopady na EU.

Příloha 1: Závěry střednědobého přezkumu procesu CARS 21

Příloha 2: Seznam nástrojů státní podpory

Příloha 3: Zásady šrotovacích režimů