

Становище на Комитета на регионите „CARS 2020: План за действие за конкурентоспособна и устойчива автомобилна промишленост в Европа“

(2013/C 356/10)

КОМИТЕТЪТ НА РЕГИОНИТЕ

- отбелязва, че в много държави членки затрудненията на автомобилната промишленост са свързани със структурни причини, които изискват дълбоки промени;
- подчертава колко е важно да бъдат оползотворени всички възможности на равнището на местните и регионалните власти. В зависимост от съответното вътрешнодържавно разпределение на правомощията те включват премахването на бюрократични пречки, ускоряването на процедурите за одобрение, действията за обучение и преквалификация, изграждането на центрове за високи постижения и иновации и обявяването на обществени поръчки за иновационни проекти;
- посочва възможностите, които предлага финансирането на проекти в областта на научните изследвания и развойната дейност или изграждането на клъстери. В някои региони автомобилните клъстери прераснаха в „клъстери на мобилността“ чрез включването на железопътните системи и въздушния транспорт, а дори и на велосипеди — по-специално електрически велосипеди и велосипеди с допълнителен електромотор. Чрез диверсификацията на производството дори и по време на криза може да се съхрани постоянният производствен капацитет на предприятията. Тази тенденция може да бъде насърчена най-вече благодарение на синергиите в областта на иновациите и технологиите;
- горещо приветства подхода на Европейската комисия за създаване на експертна група на високо равнище със задача да наблюдава прилагането и допълнителното адаптиране на мерките от плана за действие и приветства включването на Комитета на регионите в нейната работа.

Докладчик	г-н Christian BUCHMANN (AT/ЕНП), член на правителството на федерална провинция Щирия
Отправен документ	Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите относно „CARS 2020: План за действие за конкурентоспособна и устойчива автомобилна промишленост в Европа“
	COM(2012) 636 final

I. ОБЩИ БЕЛЕЖКИ

1. С автомобилната промишленост са свързани 12 милиона преки и косвени работни места в ЕС, както и 28 млрд. евро инвестиции в научни изследвания и развойна дейност (2009 г.). Тя е мултипликатор на растежа, който дава значителен, положителен принос за търговския баланс на ЕС.

2. Европейската автомобилна индустрия преживява сериозна криза, която заплашва да се изостри и да се отрази на цялата европейска икономика.

3. Докато извъневропейски пазари като тези в държавите от групата БРИК процъфтяват, търсенето на автомобили в Европа е в застой, както ясно личи от тенденциите в регистрациите на нови леки автомобили в ЕС. През януари 2013 г. броят на новорегистрираните автомобили спадна с 8,7 процента до 885 159 и по този начин достигна до исторически най-ниското равнище за м. януари ⁽¹⁾.

4. Европейските производители обаче могат (или успяха) само в ограничена степен и по различни начини да се възползват от потенциала на чуждестранните пазари. Докато PSA, Peugeot, Citroen, Ford или Fiat понесоха значителни загуби, производителите на автомобили от високия среден клас BMW, Audi и Daimler първоначално успяха да увеличат продажбите си. За масовите производители, които досега продаваха своите малки автомобили и автомобилите си от среден клас най-вече в Европа, икономическата ситуация се очертава като все по-трудна.

5. Експертите не очакват подобрене на положението през следващите три години. В автомобилния сектор могат да се очакват по-нататъшни реструктурирания, съкращения на работни места и затваряне на заводи. Същевременно се поставя въпросът за размера на евентуалното подпомагане и за засилване на научноизследователската и развойната дейност.

II. ПОЛИТИЧЕСКИ ПРЕПОРЪКИ

КОМИТЕТЪТ НА РЕГИОНИТЕ

6. отбелязва, че в много държави членки затрудненията на автомобилната промишленост са свързани със структурни причини, които изискват дълбоки промени;

7. подчертава, че тези промени следва да се съпровождат от интензивен социален диалог, за да могат по възможност да се ограничат последствията за засегнатите;

8. категорично приветства съобщението на Комисията относно „CARS 2020“, в което се предлага план за действие за конкурентоспособна и устойчива автомобилна промишленост в Европа;

9. споделя мнението на Комисията, че предвид описаното по-горе положение тези мерки трябва да бъдат приложени възможно най-бързо;

10. посочва, че автомобилната промишленост в Европа трябва да дава своя принос за едно устойчиво в дългосрочен план общество. Във връзка с това особено важни са мерките в областта на опазването на околната среда и климата, както и безопасността на движението;

11. горещо приветства подхода на Европейската комисия за създаване на експертна група на високо равнище със задача да наблюдава прилагането и допълнителното адаптиране на мерките от плана за действие и приветства включването на Комитета на регионите в работата на експертната група на високо равнище;

12. с особена загриженост констатира очевидната липса на необходимата съгласуваност в предложенията на Европейската комисия. Генерални дирекции „Предприятия и промишленост“, „Действия по климата“, „Околна среда“, „Заетост, социални въпроси и приобщаване“, „Вътрешен пазар и услуги“ или „Търговия“ често не работят координирано помежду си, а инициативите в отделните области на политики не са достатъчно съгласувани една с друга;

13. посочва като пример в това отношение ограниченията на подпомагането на големи предприятия и сегашния много нисък праг за определението за малки и средни предприятия (МСП), както вече беше изложено в становището на КР относно „Насоки за регионалната държавна помощ за периода 2014—2020 г.“ (CdR 2232-2012_00_00_TRA_AC);

14. подчертава във връзка с това голямото значение на гъвкавите инструменти за подкрепа на дружества в затруднено положение и препраща към становището на КР относно „Насоки на Общността за държавната помощ за спасяване и реструктуриране на дружества в затруднено положение“ (CdR 240-2013_00_00_TRA_AC);

⁽¹⁾ По данни на Европейската асоциация на производителите на автомобили ACEA (European Automobile Manufacturers Association) http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/passenger_car_registrations_-8.7_in_january_2013 [към 21 февруари 2013 г.].

15. припомня, че изготвянето на европейски насоки за финансовите стимули за насърчаване на чисти превозни средства беше сред препоръките, съдържащи се в окончателния доклад „CARS 21“, приет през юни 2012 г. Във връзка с това изразява съжаление, че Европейската комисия е изготвила насоки за финансовите стимули под формата единствено на работен документ, а не на законодателен. Изразява съжаление също, че този работен документ съдържа само пет незадължителни „препоръчителни принципа“ и че остава неясен относно въздействието на значителните различия в данъчните стимули върху функционирането на вътрешния пазар;

16. подчертава колко е важно да бъдат оползотворени всички възможности на равнището на местните и регионалните власти. В зависимост от съответното вътрешнодържавно разпределение на правомощията те включват премахването на бюрократични пречки, ускоряването на процедурите за одобрение, действията за обучение и преквалификация, изграждането на центрове за високи постижения и иновации и обявяването на обществени поръчки за иновационни проекти;

17. би желал във връзка с това да посочи, че като инициатива на регионално и местно равнище би могло да се предвиди сътрудничество на европейската автомобилна промишленост във връзка с общи тестови полигони. В съвместните проекти могат да се включат местни и регионални власти, промишлеността, участници от научноизследователската област др. Такива проекти притежават голям потенциал за снижаване на цялостните разходи за развойна дейност в автомобилната промишленост и имат дългосрочно положително въздействие върху конкурентоспособността на световните пазари;

18. отбелязва, че Съобщението се фокусира върху развитието на проучванията в областта на енергийната ефективност на превозните средства, като същевременно пренебрегва особено важен елемент за конкурентоспособността на предприятията и за околната среда какъвто е енергийната ефективност на самите автомобилни производствени инсталации и спомагателни производства, която би трябвало да присъства като направление в рамките на плана „CARS 2020“;

ИНВЕСТИЦИИ В НАУЧНИ ИЗСЛЕДВАНИЯ И РАЗВОЙНА ДЕЙНОСТ

19. изразява съгласие с Европейската комисия, че инвестициите в научни изследвания и развойна дейност играят централна роля за бъдещото развитие на европейската автомобилна промишленост, както вече беше посочено и в становището на КР относно „Хоризонт 2020“ (Рамкова програма за научни изследвания и иновации) (CDR 402/2011 fin);

20. обръща внимание, наред с другото, и върху демографското развитие, на фона на което още по-ясно изпъква необходимостта от интензивни усилия за инвестиране в научноизследователска и развойна дейност. Със застаряването на населението се появяват нови потребности, изискващи адаптиране на технологиите и функциите на автомобилите, които да отговарят на променящите се нужди на по-възрастните ползватели. Така

по-ефективните, удобни, сигурни, безшумни, свързани с интернет и по-лесни за ползване автомобили могат да се превърнат в модерен фактор за конкурентоспособност, който в дългосрочен план да укрепи европейската автомобилна промишленост;

21. изтъква, че по-специално МСП играят важна роля като новатори в областта на производството и доставката на части, както и за създаването на работни места в автомобилната промишленост. Именно в това отношение извънредно голямо значение би имало посоченото в „CARS 2020“ подпомагане на европейско равнище;

22. посочва като пример опита от рамковите програми за научни изследвания през последните години, който показва, че въпреки усилията на Комисията да внесе подобрения, МСП продължават само в малка степен да се ползват от финансиране по европейските програми за научни изследвания. Причина за това са високите бюрократични разходи, дългите срокове на изпълнение на проектите, но също и твърде ограниченият като цяло размер на предоставяните средства и — в резултат от това — малкият брой финансирани проекти;

23. подкрепя предложенията на Европейската комисия за опростяване на финансирането на проекти по „Хоризонт 2020“ и призовава ЕП съответно да подкрепи представените предложения за намаляване на бюрокрацията, за да се намали и тежестта, свързана с дейността по контрола;

24. изразява съжаление, че не бяха възприети в пълна степен предложенията на Европейската комисия за предоставяне на средства за „Хоризонт 2020“;

РОЛЯТА НА СТРУКТУРНИТЕ ФОНДОВЕ

25. се застъпва за оптимално използване на структурните фондове от страна на регионалните и местните власти в рамките на законовите възможности за предоставяне на държавни помощи;

26. посочва възможностите, които предлагат структурните фондове, например финансирането на проекти в областта на научните изследвания и развойната дейност или изграждането на клъстери. В някои региони автомобилните клъстери прераснаха в „клъстери на мобилността“ чрез включването на железопътните системи и въздушния транспорт, а дори и на велосипеди — по-специално електрически велосипеди и велосипеди с допълнителен електромотор. Чрез диверсификацията на производството дори и по време на криза можа да се съхрани постоянният производствен капацитет на предприятията. Тази тенденция може да бъде насърчена най-вече благодарение на синергиите в областта на иновациите и технологиите;

УМЕНИЯ

27. подчертава засегнатите и в съобщението „CARS 2020“ проблеми на професионалното образование и обучение, на демографските промени, на недостига на квалифицирана работна ръка, както и осезателната липса на млади висшисти, завършили технически университети;

28. изтъква необходимостта от целесъобразно използване на средства от ЕСФ за повишаване на квалификацията на работници, които още не са застрашени от безработица. Програмането на използването на средства от ЕСФ е в правомощията на държавите членки. По този начин може да се гарантира, че ще бъдат взети под внимание специфичните потребности от развитие на съответния регион;

29. във връзка с това изразява подкрепата си за искането на Европейския парламент Комисията да представи предложение за директива относно информирането и консултирането на работниците, прогнозирането и управлението на реструктурирането;

30. призовава за достатъчно обезпечаване със средства и гъвкаво структуриране на Европейския фонд за приспособяване към глобализацията (ЕФПГ) с цел смекчаване на отрицателните въздействия на глобализацията върху европейските предприятия и техните работници;

31. посочва положителния опит с ранното професионално обучение на младите хора в дуалната образователна система, при която самите предприятия обучават необходимите им квалифицирани работници, а младите хора имат добри възможности да започнат работа веднага след завършване на обучението си;

32. подкрепя целенасочени мерки, с които техническите професии да станат по-привлекателни за жените. В Европа като цяло делът на жените, завършили технически университети, е под 10 %. Опитът в някои региони показва, че по-специално в областта на НИРД жените допринасят с особено ценен усет и са високо ценени при разработването на автомобили. Освен това жените представляват най-големия сегмент от купувачите — над 50 %;

33. насърчава непрекъснатото сътрудничество между системите за професионално образование и предприятията, което счита за средство за по-точно съгласуване на учебните програми с променящите се нужди на пазара на труда;

АЛТЕРНАТИВНИ ГОРИВА И НЕОБХОДИМА ИНФРАСТРУКТУРА

34. призовава промишлеността да продължи да развива по-интензивно алтернативните технологии на задвижване и да предлага на пазара приложими в ежедневието решения, за да се постигнат поставените цели в областта на климата, но и за да може да се извлече икономическа полза (намалени разходи за горива, търговски баланс, заетост в производството на биогорива, ...) и икономии на енергия от технологичното превъзходство. Това включва също така методи и технологии за складиране и съхранение на нови енергийни ресурси;

35. предлага задълбочен обмен на информация между всички държави членки относно успешни практики в сътрудничеството между системите за професионално образование и предприятията в полза на всички региони;

36. във връзка с това призовава, чрез задаване на точно определени цели да се насърчи разработването на различни

технологии и да не се изключва нито една алтернатива. В зависимост от предназначението отделните технологии имат съответно своите силни и слаби страни. Същевременно при регламентирането на използването на алтернативни горива от възобновяеми енергийни източници следва да се има предвид цялостният енергиен баланс, включително и потреблението на енергия при производството на горивото;

37. подчертава във връзка с това значението на осигуряването на съответна инфраструктура, без която се затруднява навлизането на пазара. Поради това следва да се предприемат съвместни усилия за ускорено разработване на алтернативни горива и за създаване на необходимата инфраструктура. За целта трябва да се създадат специални бюра за координация между сектора и лицата, отговорни за планирането на инфраструктурата. Развитието на тази инфраструктура трябва да бъде подкрепено и да се основава на предварителни проучвания и интегрирани планове за мобилност, които дават възможност за анализ на различни варианти в зависимост от различните видове транспортни средства и нуждите на региона или местната структура;

38. призовава за изготвянето на европейски насоки относно финансовите стимули в подкрепа на чистите превозни средства, които трябва да се основават на обективни налични данни като емисиите на CO₂;

39. приветства във връзка с това инициативата на Европейската комисия „Чиста енергия за транспорта“ и превръща към становището на КР по тази тема (CdR 28-2013_00_00_TRA_AC);

40. отбелязва, че в областта на възлагането на обществени поръчки съществуват новаторски решения. Именно в условията на градска среда алтернативните технологии на задвижване могат да бъдат особено успешно подпомагани с публични инвестиции (конверсия на автомобилния парк);

41. посочва многобройните успешни примери от региони и общини, в които се разкриват нови пътища посредством съчетание от насърчаване на електрически превозни средства, управление на пространството за паркиране и инфраструктура (точки за зареждане);

ПОДХОД, ОСНОВАН НА ЖИЗНЕНИЯ ЦИКЪЛ, И РЕЦИКЛИРАНЕ

42. препраща към Директива 2000/53/ЕО от 18 септември 2000 г., в която се определя, че от 2015 г. нататък трябва да се рециклират 95 % от теглото на излязъл от употреба автомобил. По този начин чрез оползотворяването на рециклирани ресурси могат да се намалят използването на ресурси и зависимостта от вноса на суровини. Наред с това ориентираното към процесите рециклиране се превръща в основа за трайно създаване на добавена стойност и води до възникването на квалифицирани работни места в европейските региони;

43. подчертава, че един ориентиран към жизнения цикъл подход, съответстващ на посочените цели, започва още с проектирането на автомобила, обхваща всички свързани с околната среда въздействия в производствения процес, включително фазата на експлоатация, а накрая също така рециклирането и/или съответно преработката за последващо оползотворяване;

44. посочва, че този цялостен подход предлага преди всичко значителни възможности при разработването на нови устойчиви материали и спомага за изпълнение на целите във връзка с CO₂, залегнали в стратегията „Европа 2020“;

45. подчертава, че с износа на над 75 % от излезлите от употреба автомобили в края на жизнения цикъл на продукта се губи огромен ресурсен потенциал и поради това се налага за производството на нови автомобили да се използват купувани в Азия първични ресурси (редкоземни елементи);

46. изтъква във връзка с това важната функция на рециклирането за създаването на работни места и за намаляване на зависимостта от вносителите на суровини;

47. затова призовава да се предприемат по-големи съвместни усилия за засилено използване на излезлите от употреба превозни средства в качеството им на ресурси. Целта следва да бъде създаване на ясно регламентирани на задълженията за рециклиране и стимулиране на разработването на устойчиви материали;

48. отправя искане в процеса на вземане на решения относно оценката на автомобилната промишленост и свързаните с нея въпроси, да се отдели по-голямо внимание на пазара на автомобили втора употреба и на анализа на потребителските навици;

49. изразява съжаление, че в плана за действие има само един абзац, посветен на темата за пазара на автомобили втора употреба, и подчертава, че автомобилният парк на източните страни в ЕС се характеризира със застаряване. Причината за това е взаимовръзката между предлагането на по-евтини автомобили втора употреба, цените на новите автомобили, средната нетна заплата и влошения жизнен стандарт.

Брюксел, 9 октомври 2013 г.

Председател
на Комитета на регионите
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO