

Stanovisko Výboru regionů CARS 2020: Akční plán pro konkurenceschopný a udržitelný automobilový průmysl v Evropě

(2013/C 356/10)

VÝBOR REGIONŮ

- konstatuje, že obtíže automobilového průmyslu v řadě členských států souvisejí se strukturálními příčinami, které vyžadují dalekosáhlé změny;
- zdůrazňuje, že je důležité vyčerpat všechny možnosti na úrovni místních a regionálních orgánů. Sem patří – podle toho, jaké pravomoci jsou jim v daném státě svěřeny – odstranění administrativních překážek, uspíšení schvalovacích řízení, opatření v oblasti vzdělávání a odborné přípravy, vytvoření znalostních a inovačních středisek a nabídková řízení na inovační projekty;
- poukazuje na možnosti, jež přináší financování projektů v oblasti výzkumu a vývoje či zakládání klastrů. V některých regionech se z automobilových klastrů díky zahrnutí železničních systémů, letecké dopravy a dokonce jízdních kol – zejména elektrokol a kol s pomocným elektrickým pohonem (pedelec) – staly klastry mobility. Diverzifikace ve výrobě umožnila zachovat i během krize nepřetržité vytížení výrobních závodů. K tomuto vývoji napomáhá především využívání součinnosti v oblasti inovací a technologií;
- vřele vítá skutečnost, že Komise zamýšlí znovu zapojit skupinu na vysoké úrovni, která má za úkol sledovat provádění a doladování opatření akčního plánu, a je potěšen zapojením Výboru regionů do práce této skupiny.

Zpravodaj	pan Christian BUCHMANN (AT/ELS), ministr ve vládě spolkové země Štýrsko
Odkaz	sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů CARS 2020: Akční plán pro konkurenceschopný a udržitelný automobilový průmysl v Evropě
	COM(2012) 636 final

I. OBECNÉ PŘIPOMÍNKY

1. automobilový průmysl představuje 12 milionů přímých a nepřímých pracovních míst v EU a 28 miliard eur investic do výzkumu a vývoje (v roce 2009). Je důležitým faktorem růstu, který významnou měrou pozitivně přispívá k obchodní bilanci EU;

2. evropský automobilový průmysl prochází vážnou krizí, která by se mohla prohloubit a která má dopad na celou evropskou ekonomiku;

3. zatímco mimoevropské trhy, například trhy v zemích BRIC, vzkvétají, evropská poptávka po automobilech stagnuje, což jasně ukazuje vývoj u nově zaregistrovaných osobních vozidel v Evropě. Počet nově zaregistrovaných vozidel se v lednu 2013 propadl o 8,7 % na 885 159, což je nejnižší hodnota, která byla kdy v lednu zaznamenána od zahájení evidence; ⁽¹⁾

4. z potenciálu zahraničních trhů mohou, resp. mohli evropští výrobci těžit jen omezeně a v různé míře. Zatímco výrobci PSA Peugeot Citroën, Ford či Fiat utrpěli velké ztráty, prodej luxusních automobilů BMW, Audi a Daimler se zpočátku ještě zvýšil. Sérioví výrobci, kteří své vozy nižší a střední třídy zatím prodávali hlavně na evropském trhu, jsou v čím dál tím složitější ekonomické situaci;

5. odborníci neočekávají, že by se situace v nadcházejících třech letech zlepšila. V automobilovém odvětví je třeba počítat s dalšími restrukturalizacemi, snižováním počtu zaměstnanců a uzavíráním výrobních závodů. Současně vyvstává otázka rozsahu možných forem podpory a zintenzivnění výzkumných a inovačních činností;

II. POLITICKÁ DOPORUČENÍ

VÝBOR REGIONŮ

6. konstatuje, že obtíže automobilového průmyslu v řadě členských států souvisejí se strukturálními příčinami, které vyžadují dalekosáhlé změny;

⁽¹⁾ Údaje převzaty od Evropského sdružení výrobců automobilů (ACEA): http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/passenger_car_registrations_-8.7_in_january_2013 [21. února 2013].

7. zdůrazňuje, že tuto změnu musí doprovázet intenzivní sociální dialog, aby se pokud možno omezil její dopad na dotčené osoby;

8. jednoznačně vítá sdělení Komise CARS 2020, v němž je navrhován akční plán pro konkurenceschopný a udržitelný automobilový průmysl v Evropě;

9. souhlasí s Komisí, že vzhledem k popsané výchozí situaci je nutné urychleně tato opatření provést;

10. poukazuje na to, že automobilový průmysl v Evropě má být přínosem pro dlouhodobě udržitelnou společnost. V této souvislosti budou mít velký význam opatření v oblasti životního prostředí a klimatu a také v oblasti bezpečnosti silničního provozu;

11. vše vítá skutečnost, že Komise zamýšlí znovu zapojit skupinu na vysoké úrovni, která má za úkol sledovat provádění a doladování opatření akčního plánu, a je potěšen zapojením Výboru regionů do práce této skupiny;

12. je velice znepokojen tím, že návrhy Komise postrádají potřebnou soudržnost. Generální ředitelství pro podniky, oblast klimatu, životní prostředí, zaměstnanost, vnitřní trh nebo obchod často pracují izolovaně, iniciativy jednotlivých oblastí nejsou dostatečně koordinovány;

13. poukazuje například na omezení podpory určené velkým podnikům a stávající velmi nízký strop pro definici malých a středních podniků, o čemž se již zmínil ve svém stanovisku k pokynům pro vnitrostátní regionální podporu na období 2014–2020 (CDR 2232/2012_00_00_TRA_AC);

14. v této souvislosti podtrhuje značný význam flexibilních nástrojů na podporu podniků v obtížné situaci a odkazuje zde na své stanovisko k pokynům EU pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích (CdR 240/2013_00_00_TRA_AC);

15. připomíná, že vypracování evropských hlavních směrů týkajících se finančních pobídek pro nákup ekologických vozidel představovalo jedno z doporučení obsažených v závěrečné zprávě skupiny CARS 21, jež byla přijata v červnu 2012. V souvislosti s tím lituje, že Komise tyto hlavní směry týkající se finančních pobídek vypracovala jen ve formě pracovního dokumentu, a nikoli legislativního textu. Lituje také, že tento pracovní dokument obsahuje pouze pět právně nezávazných tzv. hlavních zásad a že dopad podstatných rozdílů mezi daňovými pobídkami na fungování vnitřního trhu zůstává nejasný;

16. zdůrazňuje, že je důležité vyčerpat všechny možnosti na úrovni místních a regionálních orgánů. Sem patří – podle toho, jaké pravomoci jsou jim v daném státě svěřeny – odstranění administrativních překážek, uspořádání schvalovacích řízení, opatření v oblasti vzdělávání a odborné přípravy, vytvoření znalostních a inovačních středisek a nabídková řízení na inovační projekty;

17. v tomto ohledu by rád podotkl, že by na regionální či místní úrovni mohla být navázána spolupráce ohledně společných testovacích prostředí pro evropský automobilový průmysl. Do těchto společných projektů by mohly být zapojeny místní a regionální orgány, průmysl, výzkumné subjekty atd. Projekty by mohly výrazně snížit celkové náklady automobilového průmyslu na vývoj a mohly by mít pozitivní dlouhodobý dopad na jeho konkurenceschopnost v celosvětovém měřítku;

18. upozorňuje, že sdělení se soustřeďuje na další úsilí o dosažení energetické účinnosti vozidel, přičemž opomíjí bod, který je zvláště důležitý pro konkurenceschopnost podniků i pro životní prostředí – energetickou účinnost samotných továren na výrobu vozidel a podpůrných průmyslových odvětví. Tato oblast činnosti by měla být zahrnuta do plánu CARS 2020;

INVESTICE DO VÝZKUMU A VÝVOJE

19. stvrzuje názor Komise, že investice do výzkumu a vývoje mají zásadní význam pro budoucí rozvoj evropského automobilového průmyslu, což již uvedl i ve svém stanovisku k tématu Horizont 2020 (rámcový program pro výzkum a inovace) (CdR 402/2011 fin);

20. poukazuje mj. na demografický vývoj, který zdůrazňuje potřebu intenzivního úsilí o investice do výzkumu a vývoje. Stále více stárnoucí obyvatelstvo je příčinou vzniku nových potřeb v oblasti přizpůsobení technologií a funkcí vozidel tak, aby vyhovovaly měnícím se požadavkům stále staršího obyvatelstva jakožto uživatelů vozidel. Účinnější, pohodlnější, bezpečnější, tišší, lépe propojená a uživatelsky přívětivější vozidla tak

mohou být moderními konkurenčními faktory, jež mohou dlouhodobě posílit evropský automobilový průmysl;

21. zdůrazňuje, že obzvláště malé a střední podniky hrají v automobilovém průmyslu důležitou roli coby inovátoři v subdodavatelské sféře a také při vytváření pracovních míst. Právě zde by měly nesmírný význam formy podpory na evropské úrovni, o nichž je ve sdělení CARS 2020 řeč;

22. poukazuje na zkušenosti s rámcovými programy pro výzkum z uplynulých let, které ukazují, že malé a střední podniky ještě stále čerpají finanční prostředky z evropských programů pro výzkum jen poskrovnu, přestože se Komise snaží tuto situaci zlepšit. Může za to vysoká administrativní zátěž, dlouhá doba potřebná k realizaci projektů, ale také celkově nedostačující příděly finančních prostředků na tyto programy a z toho plynoucí nízký počet podporovaných projektů;

23. podporuje návrhy Komise na zjednodušení podpory projektů v rámci programu Horizont 2020 a vyzývá Evropský parlament, aby předložené návrhy na snížení administrativní zátěže odpovídajícím způsobem podpořil s cílem snížit i zatížení kontrolní činnosti;

24. lituje toho, že nebyly vyslyšeny návrhy Komise týkající se vyčlenění finančních prostředků na program Horizont 2020;

ÚLOHA STRUKTURÁLNÍCH FONDŮ

25. vyslovuje se pro to, aby místní a regionální orgány optimálně využívaly strukturální fondy v rámci možností, které jim skýtají pravidla pro poskytování podpory;

26. poukazuje na možnosti, jež jsou ve strukturálních fondech k dispozici. Sem se řadí například podpora projektů v oblasti výzkumu a vývoje či zakládání klastrů. V některých regionech se z automobilových klastrů díky zahrnutí železničních systémů, letecké dopravy a dokonce jízdních kol – zejména elektrokol a kol s pomocným elektrickým pohonem (pedelec) – staly klastry mobility. Diverzifikace ve výrobě umožnila zachovat i během krize nepřetržitě vytížení výrobních závodů. K tomuto vývoji napomáhá především využívání součinnosti v oblasti inovací a technologií;

DOVEDNOSTI

27. upozorňuje na problémy, o nichž se hovoří i ve sdělení CARS 2020, tj. problémy v oblasti vzdělávání a odborné přípravy, demografických změn, nedostatku kvalifikovaných pracovníků a citelného nedostatku mladých absolventů vysokých škol s technickým zaměřením;

28. zdůrazňuje nezbytnost smysluplného využívání prostředků z ESF k rozšiřování kvalifikace zaměstnanců, kterým zatím nehrozí nezaměstnanost. Plánování čerpání prostředků z ESF spadá do pravomoci jednotlivých členských států. Má se tím zajistit zohlednění zvláštních rozvojových potřeb příslušného regionu;

29. v této souvislosti podporuje požadavek Evropského parlamentu, aby Komise předložila návrh směrnice o informovanosti a konzultování pracovníků a předvídání a zvládnutí restrukturalizace;

30. požaduje, aby byly vyčleněny dostatečné prostředky na Evropský fond pro přizpůsobení se globalizaci (EFG) a aby byla zajištěna jeho flexibilita, díky čemuž bude možné zmírňovat negativní dopady globalizace na evropské podniky, resp. jejich zaměstnance;

31. poukazuje na pozitivní zkušenosti s raným vzděláváním mládeže v duálním systému, v němž si podniky samy připravují potřebné kvalifikované pracovníky a mladí lidé mají po dokončení školy dobré vyhlídky na okamžité nalezení pracovního místa;

32. podporuje cílená opatření ke zatraktivnění technických profesí pro ženy. Podíl absolventek vysokých škol s technickým zaměřením se v celé Evropě pohybuje pod 10 %. Zkušenosti z jednotlivých regionů ukázaly, že ženy mohou být díky svému citlivému přístupu zvláště cenným přínosem zejména pro výzkum a vývoj a jsou mimořádně ceněny při projektování automobilů. Kromě toho jsou ženy nejpočetnější skupinou zákazníků (více než 50 %);

33. vybízí k další spolupráci mezi systémem učňovského školství a podniky, neboť v ní spatřuje příležitost k lepšímu přizpůsobení prováděných vzdělávacích programů požadavkům měnícího se trhu;

ALTERNATIVNÍ PALIVA A POTŘEBNÁ INFRASTRUKTURA

34. vyzývá podniky, aby dále zintenzivnily vývoj alternativních pohonných technologií a aby na trh uváděly řešení ke každodennímu využití, díky čemuž bude možné dosáhnout stanovených cílů v oblasti klimatu, ale také ekonomicky využít technologického náskoku (snížení ceny používaných paliv, obchodní bilance, pracovní příležitosti při výrobě biopaliv atd.) a úspor energie. Patří sem rovněž postupy a technologie skladování a uchovávání nových zdrojů energie;

35. navrhuje, aby si všechny členské státy usilovně vyměňovaly informace o osvědčených postupech v oblasti spolupráce mezi systémem učňovského školství a podniky tak, aby z nich mohly těžit všechny regiony;

36. v této souvislosti požaduje, aby se vývoj různých technologií urychlil jasným vymezením cílů a aby nebyla vyloučena žádná alternativa. Jednotlivé technologie mají své klady i zápory, podle toho, k jakému využití jsou určeny. Zároveň by se při regulaci využívání alternativních paliv z obnovitelných zdrojů mělo dbát na celkovou energetickou bilanci včetně spotřeby energie při výrobě daného paliva;

37. v tomto ohledu zdůrazňuje význam zajištění odpovídající infrastruktury, jejíž absence ztěžuje pronikání na trh. Společně bychom tedy měli podniknout kroky k prosazení alternativních paliv a k vytvoření potřebné infrastruktury. Za tím účelem budou založeny specifické panely pro koordinaci mezi tímto odvětvím a osobami odpovědnými za plánování infrastruktury. Rozvoj této infrastruktury by měl vycházet z předchozích studií a integrovaných plánů mobility, jež umožní analyzovat nejrůznější možnosti v závislosti na různých dopravních prostředcích a potřebách regionu či místního celku;

38. vyzývá k vypracování evropských hlavních směrů týkajících se finančních pobídek na podporu ekologických vozidel, které budou muset vycházet z objektivních a dostupných údajů, jako jsou emise CO₂;

39. v tomto směru vítá iniciativu Komise pod názvem „Čistá energie pro dopravu“ a odkazuje na stanovisko, které k ní Výbor regionů vypracoval (CdR 28/2013_00_00_TRA_AC);

40. konstatuje, že v oblasti zadávání veřejných zakázek existují inovační řešení. Právě ve městech se dají alternativní technologie pohonu výrazně podpořit investicemi veřejného sektoru (výměna vozového parku);

41. poukazuje na spoustu úspěšných příkladů z regionů a obcí, které se ubírají novými cestami díky kombinaci podpůrných opatření v oblasti elektrických vozidel, správy parkovacích míst či infrastruktury (dobíjecí stanice);

POSUZOVÁNÍ ŽIVOTNÍHO CYKLU A RECYKLACE

42. odkazuje na směrnici EU 2000/53/ES z 18. září 2000, v níž se stanoví, že do roku 2015 se musí dosáhnout míry opětovného použití odpovídající 95 % hmotnosti automobilu. Díky používání recyklovatelných materiálů se tak omezí spotřeba zdrojů a sníží závislost na dovozcích surovin. Procesně orientovaná recyklace se současně stává základem pro neustálou tvorbu přidané hodnoty a vytváří v evropských regionech kvalifikovaná pracovní místa;

43. zdůrazňuje, že důsledné posuzování životního cyklu začíná již při projektování automobilu a zahrnuje rovněž všechny environmentální dopady ve výrobním procesu, včetně fáze používání automobilu a nakonec také recyklace, resp. zpracování k pozdějšímu opětovnému použití;

44. poukazuje na to, že toto komplexní posuzování přináší především značné příležitosti pro vývoj nových udržitelných materiálů a přispívá k plnění cílů týkajících se emisí CO₂, jež byly vytyčeny ve strategii Evropa 2020;

45. zdůrazňuje, že vývozem více než 75 % vozidel s ukončenou životností na konci životního cyklu přicházíme o obrovské množství potenciálních zdrojů a k výrobě nových vozidel pak musíme používat nové prvotní zdroje, které si obstaráváme v Asii (vzácné zeminy);

46. v tomto ohledu podtrhuje důležitou úlohu recyklace, která dává vzniknout novým pracovním místům a snižuje závislost na dovozcích surovin;

47. z tohoto důvodu požaduje, abychom společně více usilovali o to, aby byla vozidla s ukončenou životností ve větší míře využívána jako zdroje. Cílem by mělo být vypracování jasných pravidel pro povinnou recyklaci a podpora vývoje udržitelných materiálů;

48. žádá, aby se při rozhodování o hodnocení automobilového průmyslu a souvisejících otázkách věnovala větší pozornost trhu s použitými vozidly a analýze chování spotřebitelů;

49. lituje, že se akční plán zmiňuje o trhu s použitými vozidly pouze v jednom odstavci, a zdůrazňuje, že stárnoucí vozidla jsou charakteristická pro východní země EU. Důvodem je kombinace prodeje levnějších použitých vozidel, cen nových vozidel a průměrné čisté mzdy stejně jako pokles životní úrovně.

V Bruselu dne 9. října 2013

předseda
Výboru regionů
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO