

**Reģionu komitejas atzinums “CARS 2020: rīcības plāns konkurētspējīgai un ilgtspējīgai Eiropas autobūves nozarei”**

(2013/C 356/10)

## REĢIONU KOMITEJA

- secina, ka grūtības autobūves nozarē daudzās dalībvalstīs ir saistītas ar strukturāliem iemesliem, kas prasa dziļas pārmaiņas;
- uzsver, ka ir svarīgi izmantot visas iespējas vietējo un reģionālo pašvaldību līmenī. Atkarībā no pašvaldību kompetences, ko regulē valstu tiesību akti, var īstenot šādus pasākumus: piemēram, birokrātijas šķēršļu novēršana; atļauju izsniegšanas kārtības paātrināšana; izglītības un tālākapmācības pasākumi; kompetences un inovācijas centru izveide un inovatīvu projektu konkursu izsludināšana;
- norāda uz fondu piedāvātajām iespējām, piemēram, pētniecības un izstrādes projektu sekmēšana vai klasteru izveide. Dažos reģionos automobiļu klasterus attīstīja un pārvērta par mobilitātes klasteriem, iekļaujot tajos dzelzceļa sistēmas, gaisa satiksmi un pat velosipēdus, it īpaši e-velosipēdus un velosipēdus ar elektrisko piedziņu. Dažādojot ražošanu, bija iespējams saglabāt uzņēmumu nepārtrauktu noslogojumu arī krīzes laikā. Šī tendence lielākoties balstās uz sinerģijas efekta izmantošanu inovācijas un tehnoloģiju jomā;
- īpaši atbalsta Komisijas pieeju, kas paredz izveidot augsta līmeņa ekspertu grupu, kuras uzdevums ir uzraudzīt rīcības plānā paredzēto pasākumu īstenošanu un vajadzības gadījumā tos pēc tam pielāgot, un atzinīgi vērtē Reģionu komitejas iesaistīšanu tās darbā.

**Ziņotājs**

Christian BUCHMANN (AT/PPE), Štīrijas federālās zemes valdības loceklis

**Atsauces dokuments** Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "CARS 2020: rīcības plāns konkurētspējīgai un ilgtspējīgai Eiropas autobūves nozarei"

COM(2012) 636 final

**I. VISPĀRĪGAS PIEZĪMES**

1. Eiropas Savienībā autobūves nozare nodrošina 12 miljonus tiešu un netiešu darba vietu, kā arī 28 miljardus euro ieguldījumos pētniecībā un attīstībā (dati par 2009. gadu). Tā ir izaugsmes paātrinātājs, kas sniedz ievērojamu, pozitīvu ieguldījumu ES tirdzniecības bilancē;

2. Eiropas autobūves nozari skārusi smaga krīze, kas, iespējams, vēl padziļināsies un kuras sekas būs jūtamas Eiropas ekonomikā kopumā;

3. kamēr ārpus Eiropas esošie tirgi, piemēram, BRIC valstīs, piedzīvo strauju izaugsmi, Eiropā pieprasījums pēc automobiļiem stagnē, kā to skaidri parāda pasažieru pārvadājumiem paredzētu jaunu transportlīdzekļu reģistrācijas attīstība. Jaunu reģistrēto transportlīdzekļu skaits 2013. gada janvārī nokritās par 8,7 % un sasniedza 885 159, kas ir mazākais janvārī fiksētais skaits, kopš uzsākta datu vākšana <sup>(1)</sup>;

4. no ārvalstu tirgu potenciāla Eiropas ražotāji labumu ir guvuši un gūst tikai nosacītu un atšķirīgā veidā. Kamēr PSA, Peugeot Citroen, Ford un Fiat cieš ievērojamus zaudējumus, augstākās klases automobiļu BMW, Audi un Daimler pārdošanas apjomi ir vēl vairāk palielinājušies. Lielražotājiem, kuri mazās un vidējās klases automobiļus līdz šim pārdevuši galvenokārt Eiropā, ekonomiskā situācija kļūst aizvien sarežģītāka;

5. eksperti prognozē, ka tuvākajos trijos gados stāvokļa uzlabošanās nav gaidāma; sekas autobūves nozarē būs tālāka restrukturizācija, darba vietu likvidācija un rūpnīcu slēgšana. Vienlaikus rodas jautājums par iespējamā atbalsta apjomu un pētniecības un inovācijas pastiprināšanu;

**II. IETEIKUMI POLITIKAS JOMĀ****REĢIONU KOMITEJA**

6. secina, ka grūtības autobūves nozarē daudzās dalībvalstīs ir saistītas ar strukturāliem iemesliem, kas prasa dziļas pārmaiņas;

7. uzsver, ka par šīm pārmaiņām jārisina intensīvs sociālais dialogs, lai pēc iespējas ierobežotu ietekmi uz iesaistītajiem dalībniekiem;

8. īpaši atbalsta Komisijas paziņojumu "CARS 2020", kurā ir ierosināts rīcības plāns konkurētspējīgai un ilgtspējīgai Eiropas autobūves nozarei;

9. atbalsta Komisijas viedokli, ka, ņemot vērā aprakstīto izejas stāvokli, šie pasākumi ir ātri jāīsteno;

10. norāda, ka Eiropas autobūves nozarei ir jāsekmē ilgākā laikposmā ilgtspējīgas sabiedrības veidošana. Tāpēc liela nozīme būs pasākumiem vides un klimata aizsardzības, kā arī satiksmes drošības jomā;

11. īpaši atbalsta Komisijas pieeju, kas paredz izveidot augsta līmeņa ekspertu grupu, kuras uzdevums ir uzraudzīt rīcības plānā paredzēto pasākumu īstenošanu un vajadzības gadījumā tos pēc tam pielāgot, un atzinīgi vērtē Reģionu komitejas iesaistīšanu augsta līmeņa ekspertu grupas darbā;

12. pauž lielas bažas, ka Eiropas Komisijas priekšlikumos nav nepieciešamās saskaņotības. Uzņēmējdarbības, Klimata, Vides, Nodarbinātības, Iekšējā tirgus un Tirdzniecības ģenerāldirektorāti bieži darbojas nekoordinēti, un iniciatīvas dažādās jomās nav pietiekami savstarpēji saskaņotas;

13. norāda, piemēram, uz lieliem uzņēmumiem paredzētā atbalsta ierobežojumiem un pašreiz ļoti zemo sliekšni mazo un vidējo uzņēmumu (MVU) definēšanai, kā RK jau norādījusi atzinumā "Valsts reģionālā atbalsta pamatnostādnes 2014.–2020. gadam" (CdR 2232/2012\_00\_00\_TRA\_AC);

14. šajā sakarā uzsver, ka liela nozīme ir elastīgiem instrumentiem grūtībās nonākušu uzņēmumu atbalstam, un tāpēc norāda uz RK atzinumu "ES pamatnostādnes par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai" (CdR 240/2013\_00\_00\_TRA\_AC);

<sup>(1)</sup> Eiropas Automobiļu ražotāju asociācijas (ACEA) dati: [http://www.acea.be/index.php/news/news\\_detail/passenger\\_car\\_registrations\\_-8.7\\_in\\_january\\_2013](http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/passenger_car_registrations_-8.7_in_january_2013) [21.2.2013].

15. atgādina, ka 2012. gada jūnijā pieņemtajā CARS 21 nobeiguma ziņojumā viens no ieteikumiem bija izstrādāt ES pamatnostādnes par finansiāliem stimuliem tīru transportlīdzekļu veicināšanai. Šajā saistībā pauž nožēlu, ka Eiropas Komisija pamatnostādnes par finansiāliem stimuliem ir izstrādājusi kā darba dokumentu, nevis tiesību aktu. Pauž nožēlu arī par to, ka minētajā darba dokumentā ietverti tikai pieci nesaistoši "ieteiktie principi" un ka tajā nav precizēts, kā finansiālo stimulu būtiskās atšķirības ietekmēs iekšējā tirgus darbību;

16. uzsver, ka ir svarīgi izmantot visas iespējas vietējo un reģionālo pašvaldību līmenī. Atkarībā no pašvaldību kompetences, ko regulē valsts tiesību akti, var īstenot šādus pasākumus: piemēram, birokrātijas šķēršļu novēršana; atļauju izsniegšanas kārtības paātrināšana; izglītības un tālākpmācības pasākumi; kompetences un inovācijas centru izveide un inovatīvu projektu konkursu izsludināšana;

17. šajā saistībā vēlas norādīt, ka viena no reģionālā vai vietējā līmeņa iniciatīvām varētu būt sadarbība testēšanā, ko veic Eiropas autobūves nozarē. Šādos kopīgos projektos varētu piedalīties vietējās un reģionālās pašvaldības, nozares pārstāvji, izpētē iesaistītie dalībnieki utt., un tiem piemīt liels potenciāls samazināt autobūves nozares kopējās izstrādes izmaksas, un ilgtermiņā tie pozitīvi ietekmē konkurētspēju pasaules tirgū;

18. norāda, ka paziņojumā galvenā uzmanība pievērsta automobiļu energoefektivitātes plašākiem meklējumiem, bet nav apskatīts īpaši svarīgs jautājums saistībā ar uzņēmumu konkurētspēju un vidi, proti, jautājums par automobiļu ražošanas uzņēmumu un palīgozaru energoefektivitāti, kuram vajadzētu būt vienam no CARS 2020 darbības virzieniem;

#### IEGULDĪJUMI PĒTNIECĪBĀ UN IZSTRĀDĒ

19. atbalsta Eiropas Komisijas viedokli, ka ieguldījumiem pētniecībā un izstrādē ir galvenā loma Eiropas autobūves nozares turpmākajā attīstībā; uz to Komiteja jau ir norādījusi arī atzinumā "Apvārsnis 2020" (pētniecības un inovācijas pamatprogramma)" (CdR 402/2011 fin);

20. norāda arī uz demogrāfisko attīstību, kas vēl skaidrāk parāda nepieciešamību veikt būtiskus ieguldījumus pētniecībā un izstrādē. Novecojošā sabiedrībā ar jaunām vajadzībām ir nepieciešama transportlīdzekļu tehnoloģiju un funkciju pielāgošana, lai tie atbilstu aizvien vecāku iedzīvotāju kā transportlīdzekļu lietotāju vajadzībām. Efektīvāki, ērtāki, drošāki, klusāki, ar jaunām tehnoloģijām aprīkoti un funkcionālāki transportli-

dzekļi šādi var kļūt par mūsdienīgu konkurētspējas faktoru, kas ilgtermiņā var stiprināt Eiropas autobūves nozari;

21. uzsver, ka it īpaši MVU autobūves nozarē ir liela nozīme kā inovatoriem komplektējošo daļu ražošanas jomā un kā darba vietu radītājiem. Paziņojumā "CARS 2020" minētais Eiropas līmeņa atbalsts šajā jomā būtu ļoti svarīgs;

22. norāda: no pēdējos gados īstenotajām pētniecības programmām gūtā pieredze liecina, ka, neraugoties uz Komisijas uzlabošanas centieniem, MVU vēl joprojām tikai nelielā apjomā saņem atbalsta līdzekļus no Eiropas pētniecības programmām. Tā iemesli ir lielais birokrātiskais slogs, garie iestrādes periodi, taču arī kopumā pārāk nelielais programmu budžets un līdz ar to nelielais atbalstīto projektu skaits;

23. atbalsta Eiropas Komisijas priekšlikumus vienkāršot līdzekļu piešķiršanu projektiem programmā "Apvārsnis 2020" un aicina Eiropas Parlamentu atbilstoši atbalstīt ierosinātos priekšlikumus samazināt birokrātiju, arī tāpēc, lai samazinātu ar kontroli saistīto slogu;

24. pauž nožēlu, ka Eiropas Komisijas priekšlikumi par līdzekļu piešķiršanu programmai "Apvārsnis 2020" netika īstenoti;

#### STRUKTŪRFONDU NOZĪME

25. ierosina nodrošināt, lai vietējās un reģionālās pašvaldības saskaņā ar tiesībām saņemtu atbalstu varētu optimāli izmantot struktūrfondus;

26. norāda uz struktūrfondu piedāvātajām iespējām, piemēram, pētniecības un izstrādes projektu sekmēšana vai klasteru izveide. Dažos reģionos automobiļu klasterus attīstīja un pārvērta par mobilitātes klasteriem, iekļaujot tajos dzelzceļa sistēmas, gaisa satiksmi un pat velosipēdus, it īpaši e-velosipēdus un velosipēdus ar elektrisko piedziņu. Dažādojot ražošanu, bija iespējams saglabāt uzņēmumu nepārtrauktu noslogojumu arī krīzes laikā. Šī tendence lielākoties balstās uz sinerģijas efekta izmantošanu inovācijas un tehnoloģiju jomā;

#### PRASMES

27. atzīst, ka arī paziņojumā "CARS 2020" aplūkotās problēmas saistībā ar izglītību un apmācību, demogrāfiskajām pārmaiņām, speciālistu trūkumu, kā arī tehnisko augstskolu neseno absolventu jūtamo trūkumu ir ļoti nopietnas;

28. uzsver, ka ir lietderīgi jāizmanto Eiropas Sociālā fonda (ESF) līdzekļi, lai tālāk attīstītu to darba ņēmēju prasmes, kuriem vēl nedraud bezdarbs. ESF līdzekļu izmantojuma plānošana ir dalībvalstu kompetencē. Tādā veidā tās var nodrošināt attiecīgā reģiona specifisko attīstības prasību ievērošanu;

29. šajā saistībā pauž atbalstu Eiropas Parlamenta prasībai, lai Komisija iesniedz priekšlikumu direktīvai par darbinieku informēšanu un uzklauššanu un par sagatavošanos pārstrukturēšanai un tās pārvaldību;

30. aicina piešķirt pietiekamus līdzekļus un elastīgi veidot Eiropas Globalizācijas pielāgošanas fondu (EGF), lai mazinātu globalizācijas negatīvo ietekmi uz Eiropas uzņēmumiem un to darbiniekiem;

31. norāda uz pozitīvo pieredzi saistībā ar jauniešu agrīnu izglītošanu duālā izglītības sistēmā, kurā uzņēmumi vajadzīgos speciālistus izglīto paši un jauniešiem pēc izglītības pabeigšanas ir labas iespējas tūlīt atrast darbu;

32. atbalsta mērķtiecīgus pasākumus, kuru mērķis ir uzlabot tehnisko profesiju pievilcīgumu sievietēm. Tehnisko augstskolu absolventu īpatsvars visā Eiropā ir mazāks par 10 %. Atsevišķu reģionu pieredze rāda, ka sieviešu sensitīvais ieguldījums, jo sevišķi pētniecībā un izstrādē, ir īpaši vērtīgs un automobiļu izstrādē tiek augstu novērtēts. Turklāt ar vairāk nekā 50 % tās ir lielākā pircēju grupa;

33. rosina uzturēt pastāvīgu sadarbību starp profesionālās izglītības sistēmām un uzņēmumiem, jo šādā veidā mācību programmas var labāk pielāgot mainīgajam darba tirgus vajadzībām;

#### ALTERNATĪVAS DEGVIELAS UN VAJADZĪGĀ INFRASTRUKTŪRA

34. aicina nozari vairāk pievērsties alternatīvu piedziņas tehnoloģiju attīstīšanai un tirgū ieviest ikdienā izmantojamus risinājumus, lai sasniegtu izvirzītos klimata mērķus un ekonomikā varētu izmantot tehnoloģiju progresu (lietotās degvielas izmaksu samazināšana, tirdzniecības bilance, darbvietas biodegvielas ražošanā u.c.), un panāktu energotaupību. Tas attiecas arī uz procesiem un tehnoloģijām jaunu enerģijas resursu glabāšanai un uzkrāšanai;

35. ierosina, ka visām dalībvalstīm būtu aktīvi jāapmainās ar informāciju par labas prakses piemēriem, kas atspoguļo sadarbību starp profesionālās izglītības sistēmām un uzņēmumiem; tā varēs nodrošināt, ka labumu gūst visi reģioni;

36. šajā sakarā aicina veicināt dažādu tehnoloģiju attīstību, izvirzot konkrētu mērķi, un neizslēgt alternatīvu. Atkarībā no izmantošanas mērķa atsevišķām tehnoloģijām ir attiecīgas priekšrocības un arī trūkumi. Regulējot alternatīvo, no atjaunojamiem avotiem iegūto degvielu izmantošanu, vienlaicīgi būtu jāņem vērā kopējā enerģijas bilance, tostarp degvielas ražošanā patērētā enerģija;

37. šajā sakarā uzsver, ka ir svarīgi nodrošināt atbilstošu infrastruktūru, jo bez tās tirgus apguve ir apgrūtināta. Tāpēc būtu jāpieliek kopīgas pūles, lai veicinātu alternatīvu degvielu izmantošanu un izveidotu tam nepieciešamo infrastruktūru. Šim nolūkam būs jāizveido koordinācijas komitejas, kurās iesaistīti nozares pārstāvji un par infrastruktūras plānošanu atbildīgie. Šo infrastruktūru izveide būtu jābalsta uz iepriekšējiem pētījumiem un integrētiem mobilitātes plāniem, kas ļautu izvērtēt konkrētās iespējas, ņemot vērā dažādus transporta veidus un reģiona vai vietējās pašvaldības vajadzības;

38. aicina izstrādāt Eiropas pamatnostādnes par finanšu stimuliem ekoloģiski tīriem transportlīdzekļiem, par pamatu izmantojot tādus objektīvus un pieejamus datus kā CO<sub>2</sub> emisijas;

39. šajā sakarā atzinīgi vērtē Eiropas Komisijas iniciatīvu "Nepiesārņojoša enerģija transportam" un norāda uz RK atzinumu par šo jautājumu( CdR 28/2013\_00\_00\_TRA\_AC);

40. secina, ka publiskā iepirkuma jomā pastāv novatoriski risinājumi. Tieši pilsētu zonās ar publiskajām investīcijām var īpaši atbalstīt alternatīvas dzinēju tehnoloģijas (pāreja uz cita veida transportlīdzekļiem);

41. norāda uz daudziem veiksmīgiem piemēriem reģionos un komūnās, kur, kombinējot atbalstu elektriskajiem transportlīdzekļiem, stāvvietu apsaimniekošanai, infrastruktūrai (uzlādes stacijām), tiek atrastas jaunas pieejas;

#### PIEĒJA DZĪVES CIKLAM UN OTRREIZĒJA PĀRSTRĀDE

42. norāda uz ES 2000. gada 18. septembra Direktīvu 200/53/EK, kurā ir noteikts, ka, sākot ar 2015. gadu, 95 % no automobiļa masas materiāliem jābūt otrreizēji pārstrādājamiem. Izmantojot otrreizēji pārstrādājamus resursus, var samazināt resursu patēriņu un atkarību no izejvielu importa. Uz procesu orientētā otrreizējā pārstrāde vienlaikus kļūst par pamatu nemitīgai vērtības radīšanai un Eiropas reģionos rada kvalificētas darba vietas;

43. uzsver, ka konsekventa pieeja dzīves ciklam sākas jau ar automobiļa dizainu un arī ražošanas procesā aptver visu veidu ietekmi uz vidi, kā arī ekspluatācijas posmu un beigās arī otrreizēju pārstrādi vai sagatavošanu vēlākai atkārtotai izmantošanai;

44. norāda, ka šī visaptverošā pieeja pirmām kārtām ir saistīta arī ar lielām iespējām, izstrādājot jaunus, ilgtspējīgus materiālus un izejvielas, un palīdz sasniegt stratēģijā "Eiropa 2020" izvirzītos CO<sub>2</sub> samazināšanas mērķus;

45. uzsver, ka eksporta rezultātā produkta dzīves cikla beigās vairāk nekā 75 % vecu transportlīdzekļu paliek ārpus Eiropas, un Eiropa tādējādi zaudē ļoti lielu resursu potenciālu un jaunu transportlīdzekļu ražošanai ir spiesta izmantot jaunas izejvielas, kas jāiepērk Āzijā (retzemju metāli);

46. šajā sakarā uzsver otrreizējās pārstrādes svarīgo funkciju darba vietu radīšanā un atkarības no izejvielu piegādātājiem samazināšanā;

47. tāpēc aicina pastiprināti pielikt kopīgas pūles, lai vecos transportlīdzekļus vairāk izmantotu kā resursus. Par mērķi būtu jāizvirza skaidra regulējuma izstrāde par obligātu otrreizējo pārstrādi un enerģiska virzība uz ilgtspējīgu materiālu attīstīšanu.

48. aicina, pieņemot lēmumu par autobūves nozares un ar to saistīto jautājumu novērtēšanu, lielāku uzmanību pievērst lietotu automašīnu tirgum un patērētāju ieradumu analīzei;

49. diemžēl rīcības plānā tikai vienā rindkopā ir pieminēts lietotu automašīnu tirgus, un norāda, ka ES Austrumeiropas valstīm raksturīgs novecojis autoparks. To rada saikne starp lētāku lietotu automašīnu tirdzniecību, jauno automašīnu cenām un vidējo neto darba samaksu, kā arī dzīves līmeņa pasliktināšanos.

Briselē, 2013. gada 9. oktobrī

*Reģionu komitejas  
priekšsēdētājs*

Ramón Luis VALCÁRCEL SISO