

I

(Rezolucje, zalecenia i Opinie)

OPINIE

KOMITET REGIONÓW

83. SESJA PLENARNA, 9–10 LUTEGO 2010 R.

Opinia Komitetu Regionów „Uzgodnione i trwałe działania celem rozwiązania problemów europejskiego przemysłu motoryzacyjnego i wzmocnienia jego związku z wymiarem terytorialnym”

(2010/C 175/01)

KOMITET REGIONÓW:

- Stwierdza, że przemysł motoryzacyjny przeżywa poważny kryzys, który w najbliższych miesiącach może się jeszcze zaostrzyć i który będzie miał konsekwencje dla całej gospodarki europejskiej.
- Apeluje o wprowadzenie nowego ładu w odniesieniu do całego przemysłu motoryzacyjnego.
- Wzywa Komisję Europejską do opracowania długoterminowej polityki przemysłowej dla sektora motoryzacyjnego, połączonej z aktualnymi inicjatywami i obejmującej wymiar regionalny. Polityka ta wniosłaby wkład w realizację europejskich celów w zakresie konkurencyjności, spójności terytorialnej, zrównoważonego rozwoju i walki ze zmianami klimatu.
- Ma także nadzieję, że grupa wysokiego szczebla CARS 21 zostanie utrzymana i już od pierwszych miesięcy 2010 r. będzie mogła podjąć prace nad wspólną i dalekosiężną odpowiedzią na wyzwania sektora motoryzacyjnego. Istotne jest, by w ramach tej grupy były reprezentowane także zainteresowane władze lokalne i regionalne i aby każda strona mogła zabrać głos.
- Podkreśla, że przedsiębiorstwa i pracownicy sektora motoryzacyjnego odczuwają rosnące potrzeby w zakresie szkoleń, przekwalifikowania wewnątrz tej branży, jak i poza nią oraz zmian społecznych.
- Przypomina, że przemysł motoryzacyjny zмага się z nowymi wyzwaniami technologicznymi. Ważne jest więc opracowanie nowych rozwiązań w zakresie mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Sprawozdawca: Jean-Yves LE DRIAN (FR/PSE), Przewodniczący Rady Regionalnej Bretanii

I. ZALECENIA POLITYCZNE

KOMITET REGIONÓW

1. Przypomina, że przemysł motoryzacyjny ma **strategiczne** znaczenie dla Unii Europejskiej, ponieważ pośrednio i bezpośrednio jest w nim zatrudnionych około 12 mln pracowników. Dzięki producentom samochodów oraz licznym producentom wyposażenia przemysł ten jest obecny na całym obszarze UE.

2. Stwierdza, że przemysł motoryzacyjny przeżywa **poważny kryzys**, który w najbliższych miesiącach może się jeszcze zaostriżyć i który będzie miał konsekwencje dla całej gospodarki europejskiej.

3. Uważa, że w obliczu aktualnych wydarzeń politycznych i gospodarczych UE powinna ponownie przemyśleć swoje wsparcie dla sektorów gospodarki, mających kluczowe znaczenie dla zatrudnienia i potencjału stałego wzrostu.

4. Apeluje o wprowadzenie **nowego ładu** w odniesieniu do całego przemysłu motoryzacyjnego.

5. Uważa, że teraz ważne jest wspólne podjęcie przez zleceniodawców ze strony przemysłu oraz odpowiednie władze publiczne koniecznych wysiłków na rzecz **osiągnięcia porozumienia**.

Największe wyzwania

6. Ocenia, że wygaśnięcie nadzwyczajnych środków wsparcia z europejskiego planu naprawy gospodarczej oraz krajowych planów naprawy doprowadzi do znacznej **nadwyżki mocy produkcyjnych** w europejskim przemyśle motoryzacyjnym. Konieczne będzie więc zmniejszenie mocy produkcyjnych, co zagrazi licznym zakładom montażowym oraz wielu MŚP w całej Europie.

7. Podkreśla, że przedsiębiorstwa i pracownicy sektora motoryzacyjnego odczuwają **rosnące potrzeby** w zakresie szkoleń, przekwalifikowania wewnątrz tej branży, jak i poza nią oraz zmian społecznych.

8. Zwraca uwagę na zmianę **potrzeb** klientów, którzy oczekują pojazdów bardziej ekologicznych, niezawodnych i za przystępną cenę.

9. Przypomina, że przemysł motoryzacyjny zмага się z nowymi **wyzwaniami technologicznymi**. Ważne jest więc opracowanie nowych rozwiązań w zakresie mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Zwiększenie elastyczności istniejących instrumentów UE

10. Ubolewa, że nie wszystkie istniejące instrumenty polityki UE odpowiadają potrzebom **szybkiego reagowania** na sytuacje, w których znalazły się podmioty gospodarcze.

11. Jest zaniepokojony zwłaszcza długą i zawiłą procedurą pozyskiwania środków z Europejskiego Funduszu Dostosowania do Globalizacji.

12. Głęboko ubolewa nad tym, że choć działania w zakresie adaptacji były początkowo popierane przez Komisję, to jednak niektóre władze regionalne pragnące zmienić swój program operacyjny EFRR, aby lepiej dostosować go do realiów kryzysu, napotykały trudności.

13. Zwraca się do Parlamentu Europejskiego, by zajął się tą problematyką.

Utworzenie forum strategicznego porozumienia

14. Podkreśla, że przyszłość wielu regionów europejskich w istotny sposób zależy od decyzji podejmowanych przez producentów samochodów.

15. Zaleca, aby odpowiednio wcześniej podjąć intensywny dialog pomiędzy Komisją Europejską, państwami członkowskimi, zainteresowanymi władzami lokalnymi i regionalnymi, producentami samochodów oraz związkami zawodowymi⁽¹⁾. Taki dialog umożliwiłby antycypowanie nieuniknionych i zakrojonych na szeroką skalę restrukturyzacji oraz podjęcie niezbędnych środków, pozwalających pokierować tymi zmianami.

16. Ma także nadzieję, że grupa wysokiego szczebla CARS 21 zostanie utrzymana i już od pierwszych miesięcy 2010 r. będzie mogła podjąć prace nad wspólną i dalekosięzną odpowiedzią na wyzwania sektora motoryzacyjnego. Istotne jest, by w ramach tej grupy były reprezentowane także zainteresowane władze lokalne i regionalne i aby każda strona mogła zabrać głos.

17. Zaleca utworzenie **europejskiego obserwatorium** zmian w przemyśle motoryzacyjnym, aby wesprzeć działania grupy CARS 21, podmiotów tego sektora oraz odpowiednich władz publicznych.

Nowy ład dla przemysłu motoryzacyjnego

18. Wzywa Komisję Europejską do opracowania **długoterminowej polityki przemysłowej dla sektora motoryzacyjnego**, połączonej z aktualnymi inicjatywami i obejmującej wymiar regionalny. Polityka ta wniosłaby wkład w realizację europejskich celów w zakresie konkurencyjności, spójności terytorialnej, zrównoważonego rozwoju i walki ze zmianami klimatu.

19. Wzywa Komisję do zwrócenia szczególnej uwagi na utrzymanie mocy produkcyjnych wygenerowanych dzięki europejskim funduszom strukturalnym.

⁽¹⁾ W dniu 13 marca 2009 r. z inicjatywy Komisji Europejskiej odbyło się nieformalne posiedzenie z udziałem ministrów z zainteresowanych państw oraz przedstawicieli General Motors. Tego typu spotkania, które muszą odbywać się regularnie – także z innymi producentami samochodów, działającymi na obszarze UE – trzeba powtarzać.

20. Zachęca Komisję Europejską, by w swych rozważaniach na temat tej polityki oparła się na podmiotach reprezentowanych w grupie wysokiego szczebla CARS 21.

21. Zaleca, by ta polityka przemysłowa była zintegrowana oraz by zawierała w szczególności następujące postanowienia:

Zapewnienie producentom wyposażenia dostępu do finansowania

22. Zaleca Komisji Europejskiej zwiększenie możliwości władz lokalnych i regionalnych w zakresie wspierania, w ramach rynku wewnętrznego, firm mających trudności.

23. Zwraca uwagę na **poważne utrudnienia w dostępie do kredytu**, z jakimi borykają się małe i średnie przedsiębiorstwa produkujące wyposażenie do samochodów, nawet jeżeli w dłuższej perspektywie posiadają one wystarczający potencjał gospodarczy, by utrzymać się na rynku.

24. Zaleca Komisji Europejskiej oraz państwom członkowskim podjęcie kroków na rzecz utworzenia systemu finansowania dla tego typu przedsiębiorstw (2).

Ambitna polityka w dziedzinie badań i innowacji

25. Zachęca Komisję Europejską, by wraz z innymi zainteresowanymi stronami i w oparciu o ścisłe analizy naukowe **wybrała ograniczoną liczbę rozwiązań technologicznych**, traktowanych priorytetowo przy udzielaniu wsparcia, mającego służyć tworzeniu samochodu „bezemisijnego”.

26. Zaleca, by finansowanie dodatkowe było realizowane w ramach inicjatywy ekologicznych pojazdów i filaru „transport” w 7. programie ramowym na rzecz badań i rozwoju.

27. Podkreśla konieczność prowadzenia intensywnych działań informacyjnych, uświadamiających i zachęcających skierowanych do konsumentów i dotyczących technologii związanych z ekologicznymi środkami mobilności.

28. Zaleca, by jak najszybciej zapewnić **infrastrukturę i standardy** konieczne do opracowania i wprowadzenia na rynek nowych technologii (np. pojazdu na napęd elektryczny) (3).

29. Apeluje do Komisji, aby poprzez przedkomercyjne zamówienia publiczne zaczęła szukać możliwości wspierania nowatorskich rozwiązań w przemyśle motoryzacyjnym.

Właściwa oferta w zakresie kształcenia

30. Podkreśla, że projektowanie, produkcja oraz utrzymanie takich pojazdów wymaga coraz bardziej zaawansowanych technologii, a to rodzi nowe potrzeby w zakresie **kształcenia**.

31. Zaleca Komisji i państwom członkowskim, by już teraz sprzyjały tej tendencji i ułatwiały dostęp do kursów szkolenia wstępnego i kształcenia ustawicznego poświęconego nowym technologiom.

32. Zaleca Komisji i państwom członkowskim ułatwianie działań w zakresie przekwalifikowania do pracy w nowych sektorach.

Sprzyjające prawodawstwo

33. Podkreśla możliwości **przyspieszenia transformacji technologicznej** zmierzającej ku bardziej ekologicznym pojazdom, jakie oferuje prawodawstwo europejskie.

34. Wzywa Komisję do kontynuowania wysiłków na rzecz ograniczania szkód dla środowiska powodowanych przez samochody, przy jednoczesnym uwzględnieniu możliwości adaptacyjnych przedsiębiorstw.

35. Postuluje, by każdemu nowemu prawu towarzyszyło finansowanie na cele badań i rozwoju, które umożliwi firmom – zwłaszcza MŚP – stawić czoła związanym z nimi wyzwaniom technologicznym.

Bruksela, 10 lutego 2010 r.

Przewodnicząca
Komitetu Regionów
Mercedes BRESSO

(2) Np. w oparciu o model factoringu odwróconego (reverse factoring), wprowadzonego w Stanach Zjednoczonych i postulowanego przez Europejską Organizację Dostawców Części Samochodowych (CLEPA).

(3) Francusko-niemiecka grupa robocza ds. polityki przemysłowej jest doskonałym przykładem działania na rzecz przyspieszenia procesu opracowywania niezbędnych norm i standardów. Jej zadanie polega w gruncie rzeczy na zbadaniu możliwości współpracy oraz wskazywaniu nowych inicjatyw francusko-niemieckich w dziedzinie transportu na napęd elektryczny.