



Европейски икономически и социален комитет

**CCMI/109
„CARS 2020“**

Брюксел, 23 май 2013 г.

СТАНОВИЩЕ

на

Европейския икономически и социален комитет

относно

**„Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета,
Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите – CARS 2020:
План за действие за конкурентоспособна и устойчива автомобилна промишленост в
Европа“**

COM(2012) 636 final

Докладчик: г-н **Ranocchiari**

Съдокладчик: г-жа **Hrušecká**

На 8 ноември 2012 г. Европейската комисия реши, в съответствие с член 304 от Договора за функционирането на Европейския съюз, да се консултира с Европейския икономически и социален комитет относно

„Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите – CARS 2020: План за действие за конкурентоспособна и устойчива автомобилна промишленост в Европа“
COM(2012) 636 final.

Консултативната комисия по индустриални промени, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 12 март 2013 г.

На 490-ата си пленарна сесия, проведена на 22 и 23 май 2013 г. (заседание от 23 май), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище със 147 гласа „за“, 1 глас „против“ и 6 гласа „въздържал се“.

*

* *

1. **Заклучения и препоръки**

- 1.1 Европейският икономически и социален комитет (ЕИСК) оценява ангажираността на Европейската комисия, и по-конкретно на нейния заместник-председател, комисаря по въпросите на промишлеността и предприемачеството г-н Тајани, който първо изслуша всички заинтересовани страни, представени в групата на високо равнище CARS 21, за да установи какво е състоянието на автомобилната промишленост, и след това, въз основа на резултатите от това изслушване, даде ход на план за действие за справяне с трудната ситуация в сектора и за създаване на благоприятни условия за неговото възстановяване.
- 1.2 В плана за действие, който се съдържа в съобщението относно CARS 2020, са изложени размисли и препоръки, които заслужават пълно одобрение по отношение на поне три от четирите определящи аспекта: участие във финансирането на научните изследвания, интелигентно регулиране, което не утежнява ненужно разходите за отрасъла, и по-нататъшно интернационализиране на сектора. По отношение на четвъртия аспект ЕИСК подкрепя предложенията на Комисията във връзка с прогнозирането на промените, но относно процеса на реструктуриране остават някои съмнения.
- 1.3 Това е амбициозна стратегия, с която се цели постигане на баланс между борбата срещу изменението на климата и нарастващата необходимост от конкурентоспособност; с други думи, постигане на все по-конкурентоспособен и

устойчив автомобилен сектор, който да се справя с предизвикателствата, пред които го изправя все по-агресивната външна и вътрешна конкуренция, като в същото време осигури социално приемлив начин за осъществяване на този преход.

- 1.4 За постигането на тази цел е необходимо да се действа в рамките на обща икономическа и търговска политика, като се използват всички налични на европейско равнище средства, за да се приложат възможно най-бързо препоръчаните мерки, като се преодолеят различията, които до този момент не позволяваха да се предприемат бързи и координирани действия за справяне с кризата, и при необходимост се преразгледат някои насоки или дори решения, които могат да възпрепятстват изпълнението на плана и съответно – желаното възстановяване на сектора.
- 1.5 Един от съществуващите проблеми, за който можем да кажем, че е характерен за нашето време, е недостигът на средства за финансиране на все по-големите инвестиции в научни изследвания, развойна дейност и иновации, които производителите или техните доставчици на компоненти трябва да вложат, за да постигнат определените от Комисията цели през следващите години. Проблемът е още по-сериозен при МСП и другите свързани и често зависими предприятия, които развиват дейност в сектора.
- 1.6 ЕИСК подкрепя решението на Комисията да избягва предоставянето на стимули, които са „специфични за дадена технология“ (technology specific), тоест предназначени за една-единствена технология и изключват всички останали. Това обаче не бива да означава, че стимулите в краткосрочен и средносрочен план (като например метан, втечен нефтен газ (LPG), последно поколение двигатели с висока ефективност) възпрепятстват развитието в средносрочен и дългосрочен план, например на електрически автомобили и автомобили с водородно гориво.
- 1.7 Що се отнася до разпоредбите относно емисиите на CO₂, ЕИСК счита, че единствено прилагането на оценка на жизнения цикъл (*life cycle assessment – LCA*) може да спомогне за намаляване на общия екологичен отпечатък на превозните средства.
- 1.8 В съобщението се припомня, че сме свидетели на важен процес на реструктуриране на европейската автомобилна промишленост (с възможно закриване на монтажни заводи) и че това ще окаже въздействие върху заетостта; в него обаче не се анализира и не се представя подробна картина на главния проблем, който стои в основата на тези процеси, а именно структурният свръхкапацитет в Европа. Макар и да няма точни данни за мащаба на това явление, според оценките на анализаторите от сектора става въпрос за свръхкапацитет от три до пет милиона превозни средства. ЕИСК отправя искане към Комисията да се погрижи в кратък срок да бъде изготвено по-подробно проучване, което да предостави по-точни данни за заетостта и свръхкапацитета, както и за цената, която се заплаща при непълно натоварване на мощностите.

- 1.9 Решението на Комисията да поеме роля, която да е само допълваща спрямо предприятията, държавите и регионите, изглежда твърде голямо отстъпление, имайки предвид, че ако не бъде намерено общо решение на проблема, това може да възпрепятства постигането на друга формулирана в документа цел – *повишаването на конкурентоспособността на световните пазари*. Затова ЕИСК счита, че към проблема с производствения свръхкапацитет не може да се подхожда хаотично; необходими са ръководни насоки, които да координират процеса.
- 1.10 ЕИСК изразява съжаление, че този аспект на проблема, който има огромно социално значение, не е адекватно разгледан в плана за действие и приканва Европейската комисия да се заеме с него, като упражни правото си на инициатива, разработвайки насоки и събирайки използвани в миналото добри практики, които са помогнали да се избегнат излишъци. Предвид неотложността на проблема, Комисията може и според ЕИСК трябва да се нагърби със задачата да координира и евентуално да подкрепи финансово този мащабен процес на реструктуриране, който, ако не бъде адекватно ръководен, би могъл да окаже дестабилизиращ ефект върху много региони на Европа, засягайки сериозно заетостта в сектора. ЕИСК настоятелно препоръчва да се осигури активното участие на местните и регионалните власти във всеки един план за реструктуриране.
- 1.11 За да бъде успешен този процес и да се запази производствената база на сектора в Европа, е необходимо да се насърчи открит и конструктивен социален диалог. Само така може да се осигури правилен баланс между различните компоненти на плана за действие, като се отдаде приоритетно значение на човешкия капитал по отношение на преквалифицирането на работниците и управлението на съкращенията, когато закриването на работни места стане неизбежно. Това важи и за свързаните със сектора отрасли, които са изправени пред същите сериозни проблеми.
- 1.12 Ако искаме да извлечем полза от поуките от кризата през 2008–2009 г., в краткосрочен план е необходимо да се въведе европейска рамка за мерки, изпълняващи функцията на социален „мост“, за да се избегнат нарушения на пазара на труда в ЕС. Ролята на социалните партньори е много важна по време на този преходен период.
- 1.13 В заключение ЕИСК счита, че Европейският съюз би трябвало да укрепи цялата си промишлена политика и особено тази за производствения сектор. Целите на стратегията „Европа 2020“ не могат да бъдат постигнати без силна и конкурентоспособна промишлена система, която е в основата на икономическото развитие на Съюза. Необходими са проактивни политики в подкрепа на иновациите и развойната дейност, които да превърнат сегашните проблеми във възможности за бъдещето. Автомобилната промишленост се нуждае от промишлена политика, която да е ориентирана към устойчивия растеж, а не само към съкращаване на производството. Необходими са капиталови инвестиции и инвестиции във все по-добре подготвени и квалифицирани човешки ресурси. Технологии, процеси, дизайн – всичко това трябва да

се съчетае, за да се възстанови водещата световна позиция на европейската автомобилна промишленост. Можем да се изправим срещу световната конкуренция, ако заложим на развойната дейност и иновациите. Евентуалното закриване на заводи със сигурност не е достатъчно за решаване на проблема.

2. Въведение

- 2.1 За по-доброто разбиране и оценка на плана за действие, по който ЕИСК трябва да се произнесе, е необходимо да се припомни свършената преди това работа, придобитият опит и постигнатият напредък от първото издание на CARS 21 насам.
- 2.2 През януари 2005 г. тогавашният заместник-председател на Комисията и комисар по въпросите на промишлеността Günter Verheugen сформира групата на високо равнище CARS 21 – сполучлив акроним на наименованието „Конкурентна нормативна рамка за автомобилостроенето през 21-ви век“.
- 2.3 CARS 21 имаше за цел да изготви политика и, съответно, европейско законодателство, които да могат да повишат конкурентоспособността на сектора, изправен пред засилващата се конкуренция на световния пазар. Тази инициатива се оказа още по-уместна, предвид значението на автомобилния сектор¹, който осигурява заетост на близо 12 млн. души в Европа (с производствени съоръжения в 19 държави членки), инвестира повече от 28 млрд. евро годишно в научноизследователска и развойна дейност, има положителен търговски баланс от близо 90 млрд. евро и допринася за данъчните приходи на държавите членки с над 430 млрд. евро, тоест почти 4 % от европейския БВП.
- 2.4 CARS 21 приключи работата си през декември 2005 г. с публикуването на документ, в който бяха отправени 18 препоръки и бяха определени насоки, които Комисията да следва при изготвяне на своите законодателни предложения. Регулаторната политика трябваше да осигури благоприятна и надеждна рамка за промишлеността на принципа на „интелигентното регулиране“, при която за всяко предложение се преценява съотношението разходи/ползи, прави се щателна оценка на въздействието върху промишлеността и обществото, отчитат се минималните срокове, необходими за всяка изисквана техническа иновация, и се определят дългосрочни цели, задължително с участието на всички заинтересовани страни.
- 2.5 В действителност прилагането на тези препоръки не винаги беше координирано между всички дирекции на Комисията и останалите европейски институции; като цяло обаче насоките на CARS 21 се оказаха изключително полезни не само за промишлеността, но и за останалите заинтересовани страни в сектора.

1

Това понятие обхваща цялата автомобилна промишленост: производството на превозни средства, доставката на резервни части, разпространението и обслужването след продажбата. Продуктите включват леки автомобили, лекотоварни и тежкотоварни превозни средства, мотоциклети и, по-общо – моторни дву-, три- и четириколесни превозни средства.

- 2.6 През 2010 г., с оглед на необходимостта от все по-малко замърсяващи и по-ефективни превозни средства, макар и в разгара на безпрецедентна криза на европейския пазар, заместник-председателят на Комисията и комисар по въпросите на промишлеността Antonio Tajani основателно призна необходимостта да се предложи ново издание на CARS 21, внасяйки някои промени с оглед на опита от миналото.
- 2.7 В действителност, макар и добре прието, предходното издание предизвика някои критики заради своя състав, тъй като според някои в него не бяха включени всички заинтересовани страни и имаше сериозен превес на производителите, но най-вече заради това, че не участваха всички европейски комисари, потенциално свързани със законодателната политика в сектора.
- 2.8 Затова при последното издание бяха положени усилия да се осигури участието на всички възможни публични и частни заинтересовани страни: осем европейски комисари, девет държави членки и представители на други институции на ЕС, като ЕИСК и Комитета на регионите. Що се отнася до частния сектор, освен европейските производители в групата на високо равнище бяха представени и други участници в производствената верига на сектора, като производители на компоненти, доставчици на ремонтни услуги, представители на нефтената промишленост, а също така синдикати, природозащитни групи и представители на асоциации и движения в подкрепа на нови двигателни технологии – общо около четиридесет участници, подпомагани от помощници и експерти.
- 2.9 Работата на групата на високо равнище започна с първото □ заседание през ноември 2010 г., продължи с провеждането на редица срещи и приключи с представяне на окончателен доклад, обсъден и приет през юни 2012 г.
- 2.10 Това беше инициатива от първостепенно значение и следва да се отдаде дължимото на Комисията, и в частност на ГД „Предприятия и промишленост“, която координира работата, за това, че демонстрира професионализъм и ефективност и успя да изготви документ, по който участниците постигнаха общ консенсус.
- 2.11 Както заяви заместник-председателят на Европейската комисия Antonio Tajani, съобщението относно плана за действие CARS 21, по което ЕИСК трябва да се произнесе, се основава на този опит и на този окончателен документ.

3. **Съобщението на Комисията – планът за действие CARS 2020**

- 3.1 Представеният в съобщението план за действие се основава на четири главни стълба:
- инвестиции в авангардни технологии и финансиране на иновации;
 - укрепване на вътрешния пазар и прилагане на интелигентно регулиране;

- повишаване на конкурентоспособността на световните пазари;
- прогнозиране на промените и смекчаване на социалното въздействие от реструктурирането на производствената дейност.
- В рамките на всеки един от тези четири стълба са предвидени редица инициативи, чието изпълнение ще бъде наблюдавано чрез сформиранието на група на високо равнище **CARS 2020**, със същите участници като CARS 21, която ще заседава неофициално всяка година, като ще разчита и на експертни срещи по въпроси, свързани с конкурентоспособността на автомобилния сектор.

3.2 Инвестиции в авангардни технологии и финансиране на иновации

Комисията възнамерява:

- да продължи сътрудничеството си с ЕИБ за осигуряване на финансиране за научноизследователска и развойна дейност в сектора;
- да поддържа сътрудничество с промишлеността за изготвянето на европейска инициатива за „зелени“ превозни средства в рамките на „**Хоризонт 2020**“²;
- да постигне целите за намаляване на емисиите на CO₂ от леките автомобили и лекотоварните превозни средства до 2020 г.;
- да подпомага разработването на нов цикъл и нова процедура на изпитване за измерване на разхода на гориво и емисиите при управление при възможно най-близки до реалните условия;
- да продължи да работи по въпросите на пътната безопасност в съответствие с целите на изготвените от нея **Насоки за политиката през периода 2011–2020 г.**³;
- да изготви стратегия за алтернативните горива и да представи законодателно предложение относно инфраструктурите, необходими за тяхното използване.

3.3 Укрепване на вътрешния пазар и прилагане на интелигентно регулиране

Комисията възнамерява:

- да започне диалог със заинтересованите страни за постигане на споразумение за саморегулиране при разпространението на превозни средства в Европа;
- да разработи насоки за финансовите стимули, предоставяни от държавите членки за насърчаване на използването на незамърсяващи превозни средства с нисък разход на гориво;

² „Хоризонт 2020“ (COM(2011) 808 final и COM(2011) 809 final от 30 ноември 2011 г.) е рамково предложение за финансиране на научни изследвания, развитие и иновации през периода 2014-2020 г. с очакван общ бюджет от 80 млрд евро.

³ COM(2010) 389 final.

- да утвърди принципа на „интелигентно регулиране“ – един от най-важните резултати от първото издание на CARS 21, който беше потвърден и от последното издание, като включи в оценките на въздействието на законодателните предложения и проверка на въздействието върху конкурентоспособността;
- да преразгледа рамката за типовото одобрение на моторни превозни средства, като включи в нея разпоредби, отнасящи се до наблюдението на пазарите.

3.4 Повишаване на конкурентоспособността на световните пазари

Комисията възнамерява:

- да анализира въздействието на всяко споразумение за свободна търговия, както и неговото кумулативно въздействие върху конкурентоспособността на сектора;
- да реформира Спогодбата на ИКЕ на ООН⁴, включвайки в нея и трети пазари;
- да допълни, доколкото е възможно, многостранното регулаторно сътрудничество в рамките на ИКЕ на ООН с двустранно регулаторно сътрудничество в случай на търговски споразумения с държави, които не участват в ИКЕ на ООН.

3.5 Прогнозиране на промените и смекчаване на социалното въздействие от реструктурирането на производствената дейност.

Комисията възнамерява:

- да подкрепи създаването на Европейски съвет по автомобилните умения с участието на всички заинтересовани страни, включително организации, предоставящи образование и обучение, който да анализира тенденциите в сферата на заетостта и уменията, необходими на сектора, и оттук – дефицита на професионални умения, който трябва да бъде преодолян;
- да насърчи използването на Европейския социален фонд (ЕСФ) за преквалификация на работниците и, в най-тежките случаи на намаляване на производството или затваряне на заводи – на Европейския фонд за приспособяване към глобализацията (ЕФПГ);
- да наблюдава процеса на реструктуриране, като гарантира спазването на нормативната уредба на ЕС за вътрешния пазар и в частност – за държавните помощи;
- що се отнася до реструктурирането на производствения свръхкапацитет, да изпълнява само допълваща роля спрямо промишлеността, на която се пада отговорността да ръководи процеса на реструктуриране.

4

Спогодба от 1958 г. на Икономическата комисия на Организацията на обединените нации за Европа (ИКЕ на ООН) относно международна техническа хармонизация в сектора на моторните превозни средства.

4. Бележки на Европейския икономически и социален комитет

- 4.1 ЕИСК приема със задоволство съобщението на Комисията, в чийто план за действие не само се потвърждават много от отправените от CARS 21 препоръки, но и се поема ангажимент за продължаване на диалога с участниците в CARS 21, за да се наблюдава, оценява периодично и евентуално актуализира процесът на изпълнение на изложените в плана препоръки.

Съществуващият производствен капацитет в Европа

- 4.2 Във връзка с горното ЕИСК подчертава важен пропуск в съобщението – проблемът с производствения свръхкапацитет не е разгледан с дължимото внимание, а само е добавен към по-общия по своя характер процес на реструктуриране. С настоящето се поставя ударение върху размера на този проблем и данните за него.
- 4.3 Според оценките на AlixPartners⁵ „миналата година четиридесетина европейски автомобилни предприятия са работили под своя праг на рентабилност (*financial breakeven point*), използвайки 75-80 % от производствения си капацитет...“, а „десетина предприятия падат под 40 %“. Това се случва в период (между 2007 г. и 2012 г.), в който в Европа са продадени 3,5 млн. превозни средства по-малко – спад от близо 23 %, който при търговските превозни средства достига 34,6 %. Още по-критична е ситуацията в мотоциклетния сектор, където регистрациите са намалели с 46 %, отчитайки почти двойно по-голям спад от този при леките автомобили.
- 4.4 Следва също да се отбележи, че оценките на различните анализатори на сектора за мащабите на свръхкапацитета не са единодушни и варират между три и пет милиона превозни средства в зависимост от приложените критерии за измерване. Според ЕИСК въпреки трудността на подобно начинание Европейската комисия трябва да се заеме с изготвянето на по-подробно проучване, което да предостави по-точни данни.
- 4.5 Освен това въпросът за производствения свръхкапацитет е първото звено от една причинно-следствена верига, която оказва голямо въздействие върху конкурентоспособността на автомобилната промишленост: свръхкапацитет на производството – високи постоянни разходи – ценова война – намаляване на рентабилността и влошаване на финансовата ситуация – закриване на заводи – ограничаване на инвестициите като цяло, и особено в научноизследователска и развойна дейност – риск от понижаване на конкурентоспособността в дългосрочен план. Затова ЕИСК настоява Комисията да не подценява факта, че свръхкапацитетът се отразява и на третия стълб от плана за действие – „*Повишаване на конкурентоспособността на световните пазари*“.

⁵

AlixPartners, *Automotive Outlook 2012 – An Industry at the Crossroads* („Перспективите пред автомобилния сектор през 2012 г. – Един отрасъл на кръстопът“), Jens-Ulrich Wiese, IFF – Прага, 21 септември 2012 г.

- 4.6 Разбира се, въпросът не може да се разглежда опростено, тъй като ситуацията е различна при различните държави и автомобилостроители. През 2012 г. използваният производствен капацитет в Европа е бил средно около 70 %, но със сериозни разлики между отделните държави – в Обединеното кралство и Германия той е бил около 80 %, в Испания – 70 %, във Франция – 60 %, а в Италия – малко над 50 % (източник: сп. „Икономист“). Разликите между отделните автомобилостроители зависят от редица фактори, един от които е обемът на износа. В това отношение в по-добра позиция са предприятията с високи равнища на износ извън Европа (като BMW, Audi, Daimler), а в затруднено положение са тези, които зависят в по-голяма степен от вътрешния пазар.
- 4.7 Друг фактор са диференциацията между производителите и сегментът, в който те развиват основната си дейност. Според анализ на Roland Berger степента на използване на съоръженията варира в зависимост от пазарния сегмент: при автомобилостроителите или марките, специализирани в производството на икономични превозни средства (икономичен пазарен сегмент (*Economy segment*): Dacia/Logan, Chery, Hyundai, Chevrolet) степента на използване е 77 %; при предприятията, специализирани в производството на превозни средства от среден клас (среден пазарен сегмент (*Mid-range segment*): PSA, Renault-Nissan, Toyota, Suzuki, Fiat, Opel, VW) – 62 %; а при тези, които произвеждат превозни средства от висок клас (първокласен/висок пазарен сегмент (*Premium/high-end segment*): BMW, Mercedes, Audi, Lexus, Infinity, DS) – 83 %.
- 4.8 Ето защо към проблема с производствения свръхкапацитет не може да се подхожда изолирано от страна на производителите и националните и регионалните правителства. ЕИСК счита, че са необходими ръководни насоки, които да координират процеса и че тази роля може да бъде поета от Комисията.

Инвестиции в авангардни технологии и финансиране на иновации

- 4.9 В плана не се предвижда допълнително финансиране освен това, което вече е отпуснато и налично. В съобщението не се споменава целта за увеличаване от един на два милиарда евро на финансирането за „зелени“ автомобили по линия на „Хоризонт 2020“, която беше обявена от заместник-председателя Antonio Tajani при приключване на работата на CARS 21. Така на този етап дори възможността за нови интервенции от страна на ЕИБ е само пожелание, основаващо се на неотдавнашното увеличаване на капитала с 10 млрд. евро.
- 4.10 Целият сектор на автомобилната промишленост, от който се очаква да предприеме мащабни действия в областта на научните изследвания, развойната дейност и иновациите, за да осъществи технологичния скок, необходим за производството на все по-„зелени“ автомобили в периода до 2020 г., се нуждае от повече европейски средства като стимул за собствените му инвестиции, чието реализиране става още по-трудно на фона на един европейски пазар, който изглежда няма да може да излезе от рецесията в близко бъдеще.

- 4.10.1 В този контекст ЕИСК оценява положително имплицитното позоваване на принципа на технологична неутралност между различните видове задвижване (превозни средства с двигатели с вътрешно горене, електрически, хибридни и превозни средства с горивни клетки), на който следва да се основава подкрепата на ЕС за научните изследвания, развойната дейност и иновациите, за да се използва „диверсифицирана гама от горива, необходима за постигане на целите в областта на климата“.
- 4.10.2 В съответствие с гореспоменатата технологична неутралност, особено положително се оценява ангажиментът на Комисията за разработване на инфраструктури, които позволяват навлизането на пазара на всички алтернативни горива, без предпочитания *a priori*: електроенергия, водород, устойчиви биогорива, метан (природен газ и биометан) и втечен нефтен газ (LPG). За тази цел Комисията представи стратегия за алтернативните горива и законодателно предложение относно необходимата за тях инфраструктура, в което се посочва минималният брой инфраструктури за пълнене/заредане. За съжаление, в очевидно противоречие със заявеното в плана намерение да се насърчи разширяването на съответните структури, неотдавнашно предложение за директива (относно енергийното данъчно облагане) поставя в неблагоприятно положение не само дизеловото гориво, но и алтернативни горива като метана и биометана, поставяйки под въпрос тяхното разпространение на пазара.
- 4.10.3 В позицията на Комисията относно „технологичната неутралност“ обаче се откриват две слаби места:
- А) Комисията не заема позиция относно различните последици от отделните технологии, било по отношение на времето (краткосрочни резултати спрямо дългосрочни резултати), било по отношение на разходите при отделните варианти както за предприятията, така и за публичния сектор (например от гледна точка на стимулите), използвайки като отправна точка въздействието, изчислено „от източника на гориво до потребителя“ (*well to wheel*);
- Б) пренебрегва се един важен въпрос, повдигнат в доклада на групата на високо равнище CARS 21 (стр. 73): „Следва да се проучи дали в дългосрочен план може да се намали трудоемкостта на производството в автомобилния сектор паралелно с по-масовото проникване на пазара на електрическите автомобили (които имат по-малко компоненти и съответно изискват по-малко вложен труд). Електрифицирането води до намаляване на сложността на двигателя (от близо 1 400 компонента при обикновената трансмисия до близо 200 при електрическата)“. Данните показват, че технологичната неутралност не означава неутралност от гледна точка на социалното и икономическото въздействие върху сектора. Във връзка с това се очаква в скоро време да бъде публикувано проучване на Комисията относно въздействието на новите технологии върху производствения цикъл и заетостта.

- 4.11 Автомобилите са значителен източник на емисии на CO₂. Комитетът счита, че един по-прецизен метод за измерване на емисиите на CO₂ от автомобилния сектор е прилагането на оценка на жизнения цикъл, при която се отчитат всички емисии, създадени през жизнения цикъл на продукта – от производството на суровините до приключването на жизнения му цикъл.
- 4.12 Въпреки че се потвърждава ангажиментът за постигане на целите за намаляване на емисиите на CO₂, в съобщението изобщо не се споменава възможността Комисията да предложи преразглеждане на Директива 1999/94/ЕО относно етикетването, със задължително указване на абсолютните стойности на емисиите на CO₂ за всеки модел моторно превозно средство. Такава инициатива би била още по-целесъобразна с оглед на разисквания в момента регламент, с който се установяват нови гранични стойности за леките автомобили от 95 г CO₂/км, в съответствие с препоръките, отправени в неотдавнашно становище на ЕИСК⁶.
- 4.13 Интересна е и обявената нова инициатива за европейските „зелени“ автомобили в рамките на „Хоризонт 2020“ (като продължение на публично-частното партньорство „Европейска инициатива за „зелени“ автомобили“), при която, следователно, ще се използва частно финансиране.
- 4.14 В същото време няма да е достатъчно само да се развият нови технологии, ако не се осигури паралелно подходящо обучение за работната сила. В действителност новите технологии ще изискват от работещите нови умения и способности. Понастоящем тези умения и способности не са налични в сектора и част от тях трябва дори да се развият в рамките на образователната система. Това изисква, от една страна, последователни усилия от страна на работодателите в сектора за въвеждане на нови програми за стаж, а от друга – сътрудничество с институциите за образование и обучение, както и с изследователските центрове и системата за висше образование, за да се предложат нови програми за обучение.

Укрепване на вътрешния пазар и прилагане на интелигентно регулиране

- 4.15 Редно е отново да се потвърди ангажиментът за законотворчество съгласно принципа на интелигентното регулиране, на който следва да се основава нормативната уредба за сектора, като се прилагат параметри, като съотношение разходи/ползи, период на изпълнение (*lead time*)⁷ и въздействие върху конкурентната позиция на отрасъла на световните пазари.

⁶ ОВ С 44, 15.02.2013 г., стр. 109.

⁷ *Lead time* е времето, необходимо на отрасъла, за да отговори на всички нови изисквания, които включват структурни промени в превозното средство.

- 4.16 Целесъобразно изглежда и изготвянето на насоки относно финансовите стимули за незамърсяващите превозни средства, които трябва да се основават на обективни и налични данни, като например емисиите на CO₂, като се избягва фрагментиране на пазара вследствие на некоординирани действия.
- 4.17 По въпроса за ефективността във времето, би следвало да се вземат предвид и потребителските нагласи спрямо новите технологии и в частност спрямо електрическите превозни средства. Постигнатите до момента резултати са скромни и при всички случаи по-слаби от очакваните. С оглед на това би следвало да се запитаме дали за постигането на краткосрочните и средносрочните екологични цели не би било по-разумно да се инвестира предимно в научни изследвания в областта на двигатели с висока ефективност от последно поколение.
- 4.18 Що се отнася до електрораздвижването и неговото развитие в бъдеще, следва да се припомни, че оценките се различават значително в зависимост от отчетените параметри. Сравнение между различните прогнози⁸ разкрива фактори на умножение, вариращи от едно до десет.

Повишаване на конкурентоспособността на световните пазари

- 4.19 В рамките на CARS 21 бяха широко обсъдени споразуменията за свободна търговия след критиките, отправени от отрасъла към споразумението с Южна Корея⁹. Стана ясно също така, че е необходима оценка на кумулативното въздействие на тези споразумения, с оглед възможността за тясно сътрудничество между промишлената и търговската политика в Европа, с цел да се премахнат окончателно нетарифните бариери пред европейския износ. Затова ЕИСК подкрепя решението на Комисията да започне проучване на споразуменията за свободна търговия, които вече са сключени или са в процес на изготвяне (например споразумението с Япония). Проучването ще има за цел да оцени тяхното кумулативно въздействие върху конкурентоспособността на автомобилния сектор.
- 4.20 Като цяло ЕИСК оценява усилията на Комисията да води търговска политика, целяща поддържане на силна промишлена база в сектора в Европа, като използва и усъвършенства наличните инструменти – от преразглеждане на Спогодбата на ИКЕ на ООН, до изготвяне на нов регламент относно международна хармонизация на нормативната уредба в областта на превозните средства.
- 4.20.1 При все това предизвикателствата, пред които е изправена автомобилната промишленост в Европа, съществуват и на вътрешните пазари, където промени,

⁸ Roland Berger, „Rebound of the US suppliers industry“ („Съживяване на сектора на доставките в САЩ“), Детройт, октомври 2012 г

⁹ През първата година от влизането в сила на споразумението, между 1 юли 2011 г. и 30 юни 2012 г., от Южна Корея бяха внесени 433 000 превозни средства – увеличение от 46 % в сравнение с предходните 12 месеца (източник: Евростат).

свързани с търсенето и манталитета, ще засегнат способността □ за постигане на успех в бъдеще. На този проблем, както и на конкурентоспособността на международните пазари, също трябва да се обърне внимание.

Прогнозиране на промените и смекчаване на социалното въздействие от реструктурирането¹⁰ на производствената дейност

- 4.21 Стратегията за успешна и устойчива автомобилна промишленост в Европа трябва не само да включва инвестиции в нови технологии и иновации, наред с интелигентно регулиране и подобрен вътрешен пазар, но и най-вече да гарантира, че тя има постоянно място в цялостната индустриална политика на ЕС и че на работната сила се отдава същото значение като на всички други въпроси.
- 4.22 За поддържането на промишлена база в Европа е необходимо предприятията да са в състояние бързо да приспособяват своя производствен капацитет към новите технологии и развитието на пазарите, както и да разполагат с квалифицирана работна сила, която непрекъснато да актуализира уменията си. С оглед на това се приветства създаването през 2013 г. на Европейски съвет по автомобилните умения с участието на всички заинтересовани страни, който ще изготви препоръки към политическите органи във връзка с развитието на умения в сектора и нуждите от образование и обучение в светлината на очакваните промени. Постоянното развитие на уменията прави работната сила годна за наемане на работа и е най-добрият отговор, към който всички заинтересовани страни следва да се стремят. Трябва да се обърне специално внимание на МСП и на техните специфични проблеми в тази сфера.
- 4.23 При изпреварващите мерки за предотвратяване на негативните последици от реструктурирането за заетостта трябва да се използва пълноценно социалният диалог, най-вече за да се проучи правото на европейските работнически съвети да участват и да бъдат консултирани в случаите на реструктуриране, както и техният потенциал да изпълняват активна роля в предоставянето на алтернативни решения. Добрата комуникация между доставчиците и крайните производители следва да гарантира, че в случай на затваряне на производствени съоръжения като крайна мярка ще се предотврати ефектът на доминото върху икономиките на различните региони с автомобилна промишленост, предвид факта, че закриването на монтажни заводи оказва въздействие върху отрасъла нагоре и надолу по веригата.

10

Както се посочва в Зелената книга на Комисията „Реструктуриране и предвиждане на промените: какви са поуците от наскоро придобития опит?“ COM (2012) 7 final, реструктурираната са част от ежедневието на предприятията, работниците, публичните органи и другите заинтересовани страни. Реструктуриране може да означава пренасочване на човешки ресурси към дейности с по-висока добавена стойност; обучение на работниците; временно намаляване на работното време; премахване на части от производствената верига; закриване на заводи.

- 4.24 Както стана ясно в параграфи 4.2 и 4.8, в текста на съобщението въпросът се разглежда уклончиво, като се говори общо за процес на „преструктуриране“, причините за който не се посочват: всъщност в тази част на документа не се споменава отново посоченият на страница 7 „*отдавнашен структурен проблем със свръхкапацитета*“, който е в основата на обявените от някои производители закривания на предприятия. Всъщност ЕИСК счита, че е необходимо да се проучи доколко този свръхкапацитет представлява временен дисбаланс между производствения капацитет, който зависи от исторически обусловеното географско разпределение, и търсенето в Европа, и се влияе от фактори като покупателната способност на потребителите, продуктовата политика, бюджетната дисциплина и други публични политики.
- 4.25 С други думи, в плана за действие не се разглежда причината за процеса на реструктуриране, нито се оценява неговият мащаб. Проблемът е засегнат само доколкото се предлагат мерки за намаляване на неговото социално въздействие. Отговорността за този процес се възлага на отрасъла, а на Комисията се отрежда само допълваща роля, наред с държавите членки и местните власти. Така Комисията избягва да поеме координираща роля по отношение на мерките за реструктуриране, като дори не предлага насоки, към които държавите членки да се придържат, когато предприемат действия в тази област.
- 4.26 Затова ЕИСК счита, че предвид мащабите на неизползвания производствен капацитет една допълваща роля на Комисията спрямо останалите участници би била неподходяща.
- 4.27 В съобщението за CARS 2020 се предлагат и интересни отправни точки относно реструктурирането, които заслужават да бъдат задълбочени: на стр. 25 от текста се посочва, че Комисията „ще поднови дейността на междуведомствената работна група за проучване и проследяване на по-значими случаи на затваряне или значително намаляване на производството на автомобилни заводи. Работната група беше дейна и високоефективна във връзка с предишни случаи в автомобилната промишленост“ (препратка към случаите VW Forest и MG Rover). ЕИСК отправя искане да бъде представен конкретен анализ на тези резултати, като се проучи как те биха могли да се превърнат в пример за добра практика в настоящата ситуация.
- 4.28 ЕИСК предлага да се проучат алтернативни подходи към процесите на реструктуриране, следвайки примери, които са имали успех в миналото и/или се предлагат в настоящето, какъвто е заводът на Опел в гр. Бохум. Синдикатите и представителите на работодателите там са постигнали споразумение по широк кръг мерки с участието и на външни заинтересовани страни с цел да се постигне социално приемливо решение във връзка с планираното закриване на завода в края на 2016 г.
- 4.29 Необходимо е обаче да се развие перспектива за дългосрочна промишлена политика в сектора. Това трябва да бъде първостепенна задача с оглед на краткосрочните решения

за коригиране на производствените мощности. Затварянето на мощности не подобрява общия потенциал на сектора да се справя с бъдещи предизвикателства и води след себе си много лоши последици за цялата производствена верига. В действителност е необходимо да се работи в посока трансформация на сектора и за нови политики за продуктите, които да отговарят в по-голяма степен на очакванията на потребителите, като се предостави възможност този отрасъл да се превърне в устойчив за 21-ви век.

- 4.30 Иначе съществува риск в такава ситуация на продължителни ниски равнища на продажби и произтичащи от тях загуби на печалба, дружествата, специализирани в широкопрофилния сегмент на средния клас автомобили, да решат да облекчат тежестта, породена от спада в производството, като затворят заводи в Западна Европа и преместят производството си в останалите си заводи, повечето от които открити наскоро, в нови държави членки или извън Европа, за да се възползват от по-ниските надници и по-евтините условия на труд.
- 4.31 И накрая, ЕИСК приветства ангажимента на Комисията да следи за спазване на нормативната уредба относно държавните помощи и правилата на вътрешния пазар, както и призова към държавите членки да използват ЕСФ и ЕФПГ, но в светлината на посоченото по-горе счита, че това съвсем не е достатъчно.

Брюксел, 23 май 2013 г.

Председател
на
Европейския икономически и социален
комитет

Henri Malosse
