

Bruksela, dnia 8.11.2012
COM(2012) 636 final

**KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

**CARS 2020: Plan działania na rzecz konkurencyjnego i zrównoważonego przemysłu
motoryzacyjnego w Europie**

SPIS TREŚCI

1.	Kluczowy sektor na rozdrożu	3
2.	CARS 21: Wspólna strategiczna wizja przemysłu w 2020 r.	5
3.	Trudna sytuacja gospodarcza	6
4.	Plan działania na rzecz zwiększenia konkurencyjności.....	7
4.1.	Inwestycje w zaawansowane technologie i finansowanie innowacji.....	7
	Badania, rozwój i innowacje	8
	Dostęp do finansowania	9
	Niższe emisje CO2	10
	Emisje zanieczyszczeń i hałasu.....	12
	Bezpieczeństwo ruchu drogowego.....	13
	Alternatywne paliwa oraz infrastruktura.....	14
4.2.	Poprawa warunków rynkowych	16
	Silniejszy rynek wewnętrzny	16
	Inteligentne regulacje	17
4.3.	Poprawa konkurencyjności na rynkach światowych.....	18
	Polityka handlowa	19
	Harmonizacja międzynarodowa	20
4.4.	Przewidywanie przyszłych dostosowań i zarządzanie restrukturyzacją	21
	Kapitał ludzki i umiejętności	21
	Dostosowanie przemysłu	22
5.	Monitorowanie i zarządzanie	24

**KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

**CARS 2020: Plan działania na rzecz konkurencyjnego i zrównoważonego przemysłu
motoryzacyjnego w Europie**

W ostatnich miesiącach **europejski przemysł motoryzacyjny znajdował się w coraz trudniejszej sytuacji** – europejski rynek nowych samochodów odnotował spadek piąty rok z rzędu. Przy takim stanie rzeczy niektóre przedsiębiorstwa odczuwają **silną presję**, aby restrukturyzować swoją działalność. Kilku producentów zapowiedziało ostatnio zamknięcie zakładów montażu, z czym wiąże się utrata miejsc pracy. Jednocześnie przed przemysłem europejskim jawi się **średnio- i długoterminowe wyzwanie**: pozostać liderem, który dostarcza przyszłych rozwiązań w zakresie mobilności przy niezwykle silnej światowej konkurencji. Z tego względu Komisja dostrzega pilną potrzebę przedstawienia planu działania, aby wesprzeć przemysł motoryzacyjny w pokonywaniu tych trudności.

1. KLUCZOWY SEKTOR NA ROZDROŻU

Przemysł motoryzacyjny¹ ma strategiczne znaczenie dla gospodarki europejskiej, a jego produkty i usługi wpływają na codziennie życie obywateli Europy. Sektor ten odpowiada za około **12 mln bezpośrednich i pośrednich miejsc pracy** i ma znaczny **pozytywny wpływ na bilans handlowy UE** (który rósł w ciągu ostatnich kilku lat i w 2011 r. osiągnął 90 mld EUR). Przemysł ten odnotowuje **największe prywatne nakłady na badania i innowacje** (28 mld EUR w 2009 r.) i stanowi konieczną siłę napędową dla innowacji technologicznych. Ze względu na silne powiązania gospodarcze z wieloma sektorami przemysłu wywołuje on istotny **efekt mnożnikowy w zakresie wzrostu gospodarczego**. Powiązania istnieją zarówno po stronie zaopatrzenia, np. z przemysłem stalowym, chemicznym i tekstylnym, jak również po stronie zbytu, np. technologie informacyjno-komunikacyjne, usługi naprawcze oraz usługi w zakresie mobilności. Sektor ten produkuje większość pojazdów używanych przez obywateli, zarówno dla ich własnej mobilności, jak i do transportu towarów. W związku z tym przemysł motoryzacyjny będzie odgrywać **kluczową rolę w nowej rewolucji przemysłowej**, która ma na celu m.in. stopniowe zastępowanie węglowodorów jako głównego źródła energii oraz bardziej wydajne i zrównoważone wykorzystanie istniejących zasobów.

Sektor motoryzacyjny znajduje się obecnie w **historycznym punkcie zwrotnym**: oczekuje się, że nadchodząca dekada przyniesie istotne zmiany w kilku dziedzinach, które mogą głęboko przekształcić sam przemysł i jego rynki na całym świecie. Po pierwsze, następuje **zmiana modeli produkcji i struktury handlu**. Mimo że europejski rynek uważa się za dojrzały, rynki państw trzecich szybko rosną, powodując zmiany przepływów handlowych i łańcucha wartości przemysłu motoryzacyjnego. Intensywna presja konkurencyjna wciąż rośnie, a przedsiębiorstwa unijne muszą liczyć się z coraz większą konkurencją na rynku

¹ Określenie przemysł motoryzacyjny obejmuje cały łańcuch dostaw, łącznie z producentami, dostawcami, dystrybutorami pojazdów oraz usługodawcami oferującymi usługi posprzedażne. Produkty obejmują samochody osobowe, lekkie pojazdy dostawcze i pojazdy ciężarowe oraz dwukołowe, trzykołowe i czterokołowe pojazdy silnikowe.

krajowym, rozwijając jednocześnie swoje możliwości na rynkach trzecich. Po drugie, **coraz pilniejsza staje się realizacja programu dotyczącego klimatu**, a jeszcze większą rolę ma do odegrania postęp technologiczny. Aby osiągnąć długoterminowe cele w zakresie emisji gazów cieplarnianych oraz jakości powietrza, silnik spalinowy wewnętrznego spalania będzie nadal udoskonalany, przy jednoczesnym rozwoju i stopniowym wdrażaniu przełomowych technologii takich jak napęd elektryczny. Konieczne będą także znaczne wysiłki w zakresie dalszego rozwoju i dystrybucji zrównoważonych paliw, które mogą być alternatywą dla tradycyjnego oleju napędowego i benzyny. Jednocześnie **istotną kwestią pozostaje bezpieczeństwo ruchu drogowego**.

Jak wskazano w komunikacie Komisji, którym **niedawno zaktualizowano politykę przemysłową UE²**, sektor motoryzacyjny jest jednym z priorytetowych obszarów działania, w których **należy ułatwić inwestycje w tworzenie nowych technologii i innowacji**. Dając impuls do dalszej realizacji celów strategii „Europa 2020” na rzecz inteligentnego, trwałego wzrostu gospodarczego sprzyjającego włączeniu społecznemu, komunikat ten wzywa do wzmocnienia europejskiego przemysłu w oparciu o wzrost i ożywienie gospodarcze. Jednoznacznie uznaje on ważny wkład tego sektora przemysłowego we wzrost gospodarczy i tworzenie miejsc pracy, także w usługach powiązanych. W związku z tym musimy przyjąć podejście proaktywne.

Niniejszy komunikat przedstawia **plan działania w zakresie przemysłu motoryzacyjnego**, podkreślając zaangażowanie Komisji we wspieranie konkurencyjności i zrównoważonego rozwoju tego sektora. Jest to pierwszy konkretny przykład zastosowania naszej zaktualizowanej wizji polityki przemysłowej w kontekście sektorowym, tj. w przemyśle motoryzacyjnym. Komunikat określa konkretne działania polityczne w oparciu o analizę sektora przeprowadzoną przez grupę wysokiego szczebla CARS 21, której prace wznowiono w 2010 r. Niniejszy plan działania opiera się na następujących czterech filarach:

- **inwestycje w zaawansowane technologie i finansowanie innowacji** poprzez zestaw inicjatyw regulacyjnych oraz wspieranie badań i innowacji;
- **poprawa warunków rynkowych** poprzez silniejszy rynek wewnętrzny i spójne wdrażanie inteligentnych regulacji;
- **zwiększanie konkurencyjności na rynkach światowych** poprzez skuteczną politykę handlową i międzynarodową harmonizację przepisów dotyczących pojazdów;
- **przewidywanie przyszłych dostosowań** poprzez inwestowanie w kapitał ludzki i umiejętności oraz łagodzenie społecznych skutków restrukturyzacji.

Dzięki tej strategii Komisja zamierza wspierać aktywną rolę, jaką sektor motoryzacyjny odegra w podnoszeniu udziału przemysłu europejskiego w PKB z obecnego poziomu wynoszącego 16 % do 20 % w 2020 r. W tym celu zasadnicze znaczenie będzie miało wzmocnienie konkurencyjności tego sektora w UE, wspieranie go w wykorzystywaniu możliwości wzrostu na rynkach światowych oraz promowanie ekologicznie czystych, bezpiecznych i efektywnych pojazdów. Działania te muszą zostać wplecione w zintegrowane podejście polityczne.

² COM (2012) 582 final, przyjęty w dniu 10 października 2012 r.

2. CARS 21: WSPÓLNA STRATEGICZNA WIZJA PRZEMYSŁU W 2020 R.

Pod koniec 2010 r. Komisja zdecydowała o **wznowieniu prac grupy wysokiego szczebla CARS 21**, którą pierwotnie utworzono w 2005 r. na podstawie komunikatu Komisji pt. „Europejska strategia na rzecz ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów”³, przyjętego dnia 28 kwietnia 2010 r. Zadaniem grupy było sformułowanie zaleceń dotyczących polityki celem wsparcia konkurencyjności i zrównoważonego wzrostu europejskiego przemysłu motoryzacyjnego.

Grupa składała się z siedmiu komisarzy, dziewięciu przedstawicieli państw członkowskich oraz szerokiej i zrównoważonej grupy zainteresowanych stron (w tym przedstawicieli przemysłu i organizacji pozarządowych). W dniu 6 czerwca 2012 r. grupa przyjęła sprawozdanie końcowe⁴. W sprawozdaniu tym przedstawiono zgodną opinię grupy na temat strategicznej wizji dla sektora motoryzacyjnego w 2020 r. i wskazano szczegółowe zalecenia dotyczące niektórych istotnych obszarów polityki.

Analiza zawarta w sprawozdaniu jasno pokazuje, że *status quo* w europejskim przemyśle motoryzacyjnym nie może być utrzymane: niezbędne będzie dostosowanie obecnych zdolności produkcyjnych, opracowanie nowych metod produkcji, zabezpieczenie i bardziej efektywne wykorzystywanie dalszych źródeł surowców oraz rozwijanie nowych klastrów i modeli biznesowych. Równie ważny jest fakt, że niezbędne będą nowe profile umiejętności i konieczne będzie zmierzenie się z problemem ewentualnych zmian potrzeb w zakresie zatrudnienia. W tym kontekście szczególnie istotne jest, aby zapewnić sprawne i zrównoważone przekształcenia gospodarcze i społeczne poprzez przewidywanie niezbędnych umiejętności i potrzeb szkoleniowych oraz przygotowanie się do zarządzania restrukturyzacją. Pozwoli to na lepsze dostosowywanie się przedsiębiorstw i ułatwi zmiany w zakresie zatrudnienia.

W związku z powyższym grupa określiła **wspólne stanowisko dotyczące kluczowych cech silnego i konkurencyjnego przemysłu motoryzacyjnego i postępów na drodze do zrównoważonej mobilności dla społeczeństwa UE w 2020 r.:**

- **sektor motoryzacyjny**, który zachowuje swoje **strategiczne znaczenie** i jest **fundamentalnym elementem przemysłu i gospodarki UE**, zapewniając dobre jakościowo zatrudnienie milionom pracowników w UE;
- sektor, który ma zasadnicze znaczenie dla wielu innych rodzajów działalności gospodarczej i który dostarcza przystępnych cenowo i pożądaných produktów oraz zaspokaja potrzeby konsumentów, a którego podstawą jest konkurencyjny rynek produktów i usług motoryzacyjnych, w tym rynek naprawy i obsługi pojazdów;
- **silna baza produkcyjna w UE** w zakresie pojazdów drogowych i ich części, wytwarzająca znaczną część pojazdów i części sprzedawanych na rynku unijnym;
- **silna sieć przemysłowa** z elastycznym i zintegrowanym łańcuchem dostaw i dystrybucji;
- sektor **eksportujący** na rynki trzecie **większą paletę wysokiej jakości pojazdów zaawansowanych technologicznie**;
- **rynki światowe**, które oferują prawdziwie **równe warunki działania** dla wszystkich podmiotów w tym sektorze, przy sprawiedliwych szansach dla

³ COM (2010) 186 final z 28.4.2010.

⁴ Dostępne na stronie internetowej: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf.

- wszystkich rozwiązań technologicznych;
- przemysł motoryzacyjny, który jest **liderem w zakresie technologii**, działa w koordynacji z przemysłem paliwowym, produkuje pojazdy, które są **atrakcyjne** dla konsumentów w UE, **ekologicznie czyste** pod względem zanieczyszczeń będących przedmiotem regulacji, bardziej **paliwooszczędne, bezpieczne, ciche i wyposażone w systemy łączności**;
- **paleta technologii napędu**, zdominowana przez **zaawansowane technologie silników spalinowych**, lecz coraz częściej z napędem elektrycznym. Ponadto istotne staje się wprowadzenie pojazdów opartych na **koncepcji alternatywnych mechanizmów napędowych** (np. pojazdy elektryczne⁵ i pojazdy zasilane ogniwami paliwowymi);
- budowa odpowiedniej **infrastruktury służącej do tankowania i ładowania** akumulatorów pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, dostosowana do ich potencjału rynkowego;
- **pracownicy** zatrudnieni zarówno w produkcji, badaniach i rozwoju jak i usługach, przeszkoleni i przygotowani tak, by mogli pracować z szeroką gamą technologii.

Należy systematycznie wdrażać **zintegrowane podejście strategiczne**. Podejście to musi zatem obejmować następujące elementy:

- działania w ramach polityki ze strony sektora prywatnego i publicznego podejmowane na poziomie UE, państw członkowskich i na szczeblu regionalnym i wzajemnie się uzupełniające;
- środki dotyczące pojazdów muszą w stosownych przypadkach być skutecznie powiązane ze środkami dotyczącymi infrastruktury i użytkowników;
- racjonalne pod względem kosztów środki regulacyjne i alternatywne środki polityczne, które są skutecznie wdrażane i egzekwowane w celu osiągnięcia długoterminowych celów społecznych i napędzania innowacji;
- wszystkie obszary polityki mające wpływ na sektor motoryzacyjny, w tym w polityka handlowa i przemysłowa, polityka w zakresie środowiska, energii, technologii informacyjnych i komunikacyjnych, bezpieczeństwa ruchu drogowego, zdrowia publicznego, transportu i konkurencji, innowacji i rynku wewnętrznego, muszą być ściśle koordynowane między właściwymi organami, tak aby zagwarantować, że osiągnięcie celów polityki jest racjonalne pod względem kosztów.

Komisja w pełni uznaje te wyzwania i potrzebę **ambitnej strategii w zakresie polityki przemysłowej dla sektora motoryzacyjnego**. Komisja będzie koncentrować swoją politykę wokół tego celu i wzywa inne instytucje, organy publiczne i zainteresowane strony do przyjęcia tego samego podejścia w ramach swoich kompetencji.

3. TRUDNA SYTUACJA GOSPODARCZA

Sprawozdanie końcowe grupy CARS 21 przewiduje przeprowadzenie dokładnej analizy aktualnej sytuacji gospodarczej przemysłu motoryzacyjnego UE. W pierwszej połowie 2012

⁵ W tym pojazdy elektryczne zasilane akumulatorowo, pojazdy hybrydowe typu *plug-in* i pojazdy elektryczne z wydłużonym zasięgiem (ang. *extended range electric vehicles*).

r. sytuacja uległa pogorszeniu, a tendencja ta będzie się prawdopodobnie utrzymywać do końca roku. Sprzedaż na rynkach UE maleje (spadek o 6,8 % w pierwszej połowie 2012 r. w przypadku samochodów osobowych i o 10,8 % w przypadku pojazdów dostawczych) w porównaniu do już niskich poziomów z 2011 r. Bieżące prognozy wskazują na roczny spadek o 7,9 % na unijnym rynku samochodów osobowych, co odpowiada sprzedaży 12,1 mln sztuk. Na unijnym rynku pojazdów dostawczych przewiduje się spadek o 8 % w tym roku, następujący po okresie ożywienia w roku 2010 i 2011 r.; liczby pozostają jednak na niespotykanie niskich poziomach. Liczba nowo zarejestrowanych dwukołowych pojazdów silnikowych spada w wyniku kryzysu zadłużenia. W 2011 r. wyniosła ona 1,6 mln sztuk, co stanowi 40-procentowy spadek w porównaniu z rokiem 2007.

W produkcji pojazdów odnotowano nieco lepsze wyniki (montaż 16 mln sztuk lekkich pojazdów użytkowych, tj. 1 mln sztuk więcej niż w 2009 r.) **dzięki eksportowi**, na co wskazuje pozytywny bilans handlowy w wysokości 45 mld EUR w ciągu pierwszych pięciu miesięcy 2012 r. (głównie ze względu na eksport do USA i na rynki wschodzące). Istnieją jednak istotne zagrożenia dla poziomów produkcji związane z osłabieniem gospodarek wschodzących. Kilku producentów zgłosiło **straty finansowe na rynku UE**, głównie ze względu na spadek sprzedaży w połączeniu z utrzymującą się strukturalną **nadwyżką zdolności produkcyjnych**⁶. Niektórzy producenci zapowiedzieli istotne działania restrukturyzacyjne, które będą miały wpływ na ich łańcuch dostaw, a także na zatrudnienie i perspektywy ożywienia w wielu regionach Europy.

To przemysł jest w głównej mierze odpowiedzialny za zajęcie się kwestią restrukturyzacji. Przedsiębiorstwa twierdzą jednak, że pożądane byłoby zwiększenie koordynacji i wsparcia na poziomie europejskim.

Plan działania, który opiera się na zaleceniach grupy CARS 21, określa długoterminowe cele polegające na utrzymaniu bazy produkcyjnej w Europie, zapewnieniu konkurencyjności i zrównoważonego rozwoju oraz opracowaniu pełnego harmonogramu dla polityki przemysłowej w zakresie przemysłu motoryzacyjnego w 2020 r.

4. PLAN DZIAŁANIA NA RZECZ ZWIĘKSZENIA KONKURENCYJNOŚCI

Komisja planuje następujące kluczowe działania w różnych obszarach polityki UE:

4.1. Inwestycje w zaawansowane technologie i finansowanie innowacji

W przemyśle motoryzacyjnym, tak jak w innych sektorach, opracowuje się szereg nowych, ekologicznych i bezpiecznych technologii, które mają wkroczyć na rynek w nadchodzących latach. Mając za punkt wyjścia wiodącą pozycję w zakresie dzisiejszych technologii, Europa musi pozostawać na czele poprzez rozwijanie przyszłych rozwiązań w zakresie mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju. Proces ten powinien być wzmacniany przez odpowiednio ukierunkowane i skoordynowane wsparcie publiczne na rzecz badań i innowacji, które jest dostosowane do potrzeb przemysłu i społeczeństwa i ma na celu rozwój długoterminowych technologii. Aby stymulować inwestycje w nadchodzących latach, należy

⁶ Dokładne dane dotyczące nadwyżki zdolności produkcyjnych są przedmiotem dyskusji, gdyż zależą one między innymi od ilości zmian w danej fabryce. Analitycy są zgodni, że w rzeczywistości pewna nadwyżka jest potrzebna dla elastyczności działalności gospodarczej, ale nadmierne zdolności produkcyjne stanowią problem.

przyjąć całościowe podejście polityczne, które uzupełniać będzie inicjatywy regulacyjne na szczeblu unijnym, krajowym i lokalnym i któremu towarzyszyć będą środki dotyczące infrastruktury i popytu.

Badania, rozwój i innowacje

Inwestycje w badania, rozwój i innowacje (B+R+I) zapewniają konkurencyjność. Ponadto w sprawozdaniu grupy CARS 21 za podstawowe instrumenty służące ożywieniu gospodarczemu w latach 2008-2009 i przełamywaniu obecnej presji konkurencyjnej w zakresie technologii uznano europejskie finansowanie badań, rozwoju i innowacji w ramach siódmego programu ramowego na rzecz badań (7PR) oraz pożyczki i gwarancje Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI), mające na celu stymulowanie rozwoju czystych technologii transportowych. Co więcej, fundusze europejskie stanowią ważną dźwignię finansową dla unijnego przemysłu motoryzacyjnego, który musi jednocześnie finansować B+R+I w zakresie kilku technologii napędowych (nieustanne doskonalenie silników spalinowych wewnętrznego spalania, jak również rozwój napędu elektrycznego, ogniw paliwowych i napędu hybrydowego), zgodnie z perspektywą zróżnicowanej gamy paliw w 2020 r., która jest niezbędna do osiągnięcia wyznaczonych celów w zakresie zmiany klimatu. Rozwój w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego jest kolejną kwestią, w której nadal istnieją duże możliwości udokumentowanej poprawy bezpieczeństwa pojazdów. W sprawozdaniu końcowym grupy CARS 21 bardzo pozytywnie oceniono partnerstwo publiczno-prywatne (2009-2013) dotyczące europejskiej inicjatywy na rzecz ekologicznych samochodów, jak również działalność pożyczkową EBI, w szczególności w ramach Europejskiego programu ekologicznego transportu. Istnieje głębokie przekonanie, że oba te instrumenty powinny być nadal stosowane.

Dotychczas Komisja:

- zaproponowała program „**Horyzont 2020**”⁷ jako ramy finansowania badań i innowacji na lata 2014-2020 o łącznym budżecie wynoszącym 80 mld EUR, co stanowi znaczny wzrost w porównaniu z siódmym programem ramowym. W programie tym zawarto zobowiązanie do osiągnięcia zasobooszczędnego i przyjaznego dla środowiska europejskiego systemu transportowego. W oczekiwaniu na ostateczne decyzje, które zostaną podjęte w kontekście kolejnych wieloletnich ram finansowych, uznaje się, że finansowanie badań i innowacji w sektorze motoryzacyjnym powinno uwzględniać jego znaczenie gospodarcze i społeczne.
- zaproponowała program **COSME** (Program na rzecz konkurencyjności przedsiębiorstw oraz małych i średnich przedsiębiorstw)⁸ o budżecie w wysokości 2,5 mld EUR na lata 2014-2020.
- zaproponowała, by obydwa programy wspierały unijne instrumenty finansowe, które potencjalnie umożliwią MŚP i większym przedsiębiorstwom w sektorze motoryzacyjnym lepszy dostęp do finansowania kredytowego i kapitałem własnym. Dzięki COSME MŚP z sektora motoryzacyjnego powinny być także w stanie korzystać z działań w zakresie poprawy dostępu do rynków, a za pośrednictwem programu „Horyzont 2020” – ze środków na rzecz poprawy swojej atrakcyjności dla inwestorów.

⁷ COM (2011) 808 final z 30.11.2011, COM (2011) 809 final z 30.11.2011.

⁸ COM (2011) 834 final z 30.11.2011.

- przyjęła komunikat „Badania i innowacje w służbie przyszłej mobilności w Europie”⁹, w którym zaproponowała opracowanie **europejskiej strategii w dziedzinie technologii transportu**. W strategii przewidziano określenie w latach 2013-2014 przy udziale zainteresowanych stron planów działania w zakresie technologii; mają one skupiać się na wdrożeniu technologii i innowacji w dziesięciu kluczowych dziedzinach transportu, w tym w zakresie czystych, wydajnych, bezpiecznych, cichych i inteligentnych pojazdów drogowych. Pomoże to w optymalizacji wkładu badań i innowacji do realizacji ambitnych celów białej księgi dotyczącej transportu¹⁰ i wdrażaniu programu „Horyzont 2020”.
- rozpoczęła realizację **strategicznego planu w dziedzinie technologii energetycznych** (plan EPSTE)¹¹, który odnosi się do programu badań i innowacji w kilku dziedzinach o strategicznym znaczeniu dla sektora transportu w szczególności w zakresie inteligentnych sieci energetycznych, oraz paliw alternatywnych, takich jak bioenergia, technologie wodorowe i technologie ogniw paliwowych, jak również w zakresie magazynowania energii. W tym względzie zapewnione zostaną odpowiednie powiązania ze strategią w dziedzinie technologii transportu.

Podczas gdy „Horyzont 2020” zapewni ogólne ramy dla badań i innowacji w dziedzinie transportu, kluczowe znaczenie będzie mieć bardziej szczegółowe wyznaczenie priorytetów i działań w zakresie finansowania rozwoju badań i innowacji w przemyśle motoryzacyjnym. Między innymi w oparciu o sprawozdanie końcowe grupy CARS 21 Komisja jest przekonana, że finansowanie powinno obejmować działania bliższe rynkowi, takie jak zamówienia publiczne, normalizację i demonstrację. Należy wspierać PPP jako najbardziej efektywne i najszybsze narzędzie oraz dążyć do synergii z krajowymi programami finansowania.

Co więcej, należy zbadać potencjalne synergie między sektorem a EIT¹², zwłaszcza w kontekście planowanych, przyszłych WWiI¹³ w dziedzinie produkcji oferującej wartość dodaną i mobilności w miastach.

Komisja będzie:

- współpracować z przemysłem w celu opracowania w ramach programu „Horyzont 2020” wniosku w sprawie **europejskiej inicjatywy na rzecz ekologicznych pojazdów** (jako kontynuacji PPP europejska inicjatywa na rzecz ekologicznych samochodów), w tym platformy przeznaczonej do rozwijania technologii ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów, jak zapowiedziano w komunikacie na temat polityki przemysłowej z 2010 r.¹⁴ Inicjatywa ta wesprze finansowanie ze środków prywatnych, aby pomóc zająć się głównymi wyzwaniami wskazanymi w „Horyzoncie 2020”.

Dostęp do finansowania

Obok europejskiego programu badawczego, finansowanie EBI (kredyty i gwarancje pożyczek) odegrało kluczową rolę wśród środków naprawczych stosowanych w sektorze

⁹ COM (2012) 501.

¹⁰ COM (2011) 144 final.

¹¹ <http://setis.ec.europa.eu/>

¹² Europejski Instytut Innowacji i Technologii.

¹³ Wspólnoty wiedzy i innowacji.

¹⁴ COM (2010) 614.

motoryzacyjnym podczas kryzysu w latach 2008-2009. Poprzez wspieranie głównych inwestycji związanych z czystymi technologiami EBI pomaga zapewnić konkurencyjność przemysłu w nadchodzących latach. W czasie poprzedniego kryzysu EBI podniósł wartość pożyczek dla przemysłu motoryzacyjnego ze średnio 2 mld EUR rocznie do prawie 14 mld EUR w latach 2009-2010. Wartość bieżących pożyczek spadła w 2011 r., co było między innymi wynikiem lepszego dostępu w tym okresie do finansowania oferowanego przez banki komercyjne. Ponieważ przedsiębiorstwa finalizują swoje projekty w zakresie badań i innowacji obecnie finansowane przez EBI i w związku z tym niezbędne są nowe projekty, aby osiągnąć cele w zakresie efektywności paliwowej na 2020 r., EBI jest dobrze przygotowany, aby sprostać temu nowemu zapotrzebowaniu. Można się również spodziewać, że niedawne podwyższenie kapitału EBI o 10 mld EUR zatwierdzone przez Radę Europejską przełoży się na zwiększenie możliwości dla sektora motoryzacyjnego (szczególnie w zakresie innowacji i efektywnego gospodarowania zasobami).

Komisja:

- będzie kontynuować współpracę z EBI, aby **zapewnić dostępność finansowania dla przemysłu motoryzacyjnego w odniesieniu do projektów w zakresie badań i innowacji**, zwłaszcza w celu realizacji wyznaczonych na 2020 r. celów w zakresie efektywności paliwowej; jednocześnie utrzymane zostaną niezbędne procedury oceny, aby zapewnić rentowność inwestycji w perspektywie długoterminowej.
- będzie wspierać wysiłki EBI na rzecz **ułatwienia dostępu do finansowania dla MŚP i przedsiębiorstw o średniej kapitalizacji**. Mimo że obciążenia administracyjne uznaje się za niskie, Komisja ponownie bliżej zbada, które narzędzia mogłyby ułatwić MŚP dostęp do finansowania, zwłaszcza w przypadkach gdy **MŚP napotykają trudności w dostępie do kredytów oferowanych przez banki komercyjne**. Można by rozważyć możliwość zapewnienia dostawcom w danym państwie kredytów handlowych lub globalnej linii kredytowej i zbadać ewentualne inne opcje.
- wspólnie z EBI zbada możliwość **finansowania projektów związanych z elektromobilnością**, w tym wsparcia poprzez udzielenie ukierunkowanej pomocy technicznej, np. z istniejącego instrumentu ELENA¹⁵.

Niższe emisje CO₂

Promowanie nowych, mniej energochłonnych technologii w pojazdach, które powodują mniejszą emisję CO₂ i są wprowadzane w sposób racjonalny pod względem kosztów, wesprze tworzenie wartości dodanej i miejsc pracy w przemyśle motoryzacyjnym, jak również zmniejszy uzależnienie energetyczne UE poprzez ograniczanie importu ropy naftowej.

W strategii UE z 2007 r. przyjęto kompleksowe podejście do kwestii zmniejszania emisji CO₂ pochodzących z lekkich pojazdów dostawczych¹⁶. Podejście to objęło zarówno środki dotyczące popytu, jak i podaży, którym towarzyszyły działania w zakresie technologii silników uzupełniane innymi środkami dotyczącymi paliw alternatywnych, zmiany zachowania kierowców i innych ulepszeń technologicznych. Zgodnie z tym, co zostało

¹⁵ ELENA (europejskie wsparcie energetyki na poziomie lokalnym) - instrument pomocy technicznej dla projektów dotyczących zrównoważonej energii w miastach i regionach.

¹⁶ COM (2007) 19 final.

zaproponowane przez Komisję w niedawno wydanej białej księdze w sprawie polityki transportowej, również dla przyszłej polityki istotne jest całościowe podejście do określenia najważniejszych środków, mających na celu zmniejszenie emisji CO₂ pochodzących z transportu drogowego. Działanie to musi być oparte na starannej ocenie kosztów i korzyści, z uwzględnieniem w stosownych przypadkach kwestii efektywności pojazdów, wykorzystania pojazdów i infrastruktury.

Zużycie paliwa oraz emisje mogą być również znacznie zmniejszone poprzez rozpowszechnienie na szeroką skalę bardziej aerodynamicznych pojazdów. Komisja przygotowuje się obecnie do przeglądu dyrektywy 96/53/WE dotyczącej maksymalnego obciążenia i wymiarów pojazdów drogowych. Jednym z celów tego przeglądu będzie umożliwienie oszczędności paliwa sięgające 10 % poprzez modernizację istniejących pojazdów ciężarowych i zmianę projektów przyszłych pojazdów w celu poprawy ich aerodynamiki.

W odniesieniu do lekkich pojazdów użytkowych w odpowiednich rozporządzeniach w sprawie CO₂ określono cele na rok 2020 na poziomie 95 g CO₂/km dla samochodów i 147 g CO₂/km dla vanów. W wyniku przeglądu tych rozporządzeń Komisja zaproponowała sposoby osiągnięcia do 2020 r. tych celów w sposób racjonalny pod względem kosztów.

Aby przemysł motoryzacyjny mógł prowadzić długoterminowe inwestycje oraz innowacje, pożądane jest również zapewnienie w odpowiednim czasie danych dotyczących prawdopodobnej formy i poziomu ambicji w zakresie ograniczania emisji CO₂ po roku 2020, biorąc pod uwagę długoterminowe cele UE w zakresie zapobiegania zmianie klimatu.

Komisja:

- przyjęła niedawno wnioski mające na celu realizację **celów na 2020 r. w zakresie emisji CO₂ dla samochodów osobowych i vanów**¹⁷. Jeśli chodzi o warunki, wnioski przewidują kontynuację przepisów dotyczących eko-innowacji, udogodnienia dla pojazdów o niskiej emisji CO₂ i zwolnienia w odniesieniu do najmniejszych producentów.
- rozpocznie szeroko zakrojone konsultacje na temat polityki regulacyjnej w zakresie **CO₂ dla samochodów osobowych i vanów po roku 2020**. W ramach konsultacji wskazane zostaną aspekty, w odniesieniu do których Komisja wystosuje zaproszenie do przedstawiania opinii. Opinie te wpłyną następnie na określenie formy i poziomu ambicji przyszłej polityki w związku z planowanym przeglądem¹⁸. Komisja weźmie pod uwagę kwestie, takie jak efektywność kosztowa, oczekiwany rozwój technologii ograniczających emisje CO₂ oraz inne istotne czynniki.
- **uwzględni powyższe środki polityczne w szerszej i zintegrowanej polityce w zakresie ograniczania emisji CO₂** pochodzących z transportu drogowego, poprzez wdrożenie białej księgi w sprawie polityki transportowej, która obejmuje kwestie, takie jak technologia pojazdów, infrastruktura, zmiana zachowania kierowców i inne środki.

¹⁷ COM (2012) 393 i COM (2012) 394.

¹⁸ COM (2012) 393 final.

- na początku 2013 r. zaproponuje przegląd dyrektywy 96/53/WE, aby umożliwić konstrukcję **bardziej aerodynamicznych pojazdów ciężarowych**.

Emisje zanieczyszczeń i hałasu

W ostatnich latach stało się jasne, że obecne procedury wykorzystywane do pomiaru emisji zanieczyszczeń, emisji CO₂ i zużycia paliwa w lekkich pojazdach silnikowych (samochodach osobowych i vanach) nie są wystarczająco reprezentatywne dla rzeczywistych warunków jazdy. Z tego względu planowany jest przegląd cykli jazdy i procedur badania; przygotowywania przebiegają obecnie na poziomie globalnym i są oparte o dane dotyczące rzeczywistego stylu jazdy. Poprawa cyklu badań i określenie jasnych warunków badań, które prowadzą do uzyskania porównywalnych i reprezentatywnych wartości, jest bardzo istotne, aby przynieść oczekiwane ograniczenie spowodowane przez środki regulacyjne, stworzyć zachęty finansowe oraz dostarczać konsumentom wiarygodnych informacji.

Ponadto wiele państw członkowskich nie spełnia wymogów określonych w prawodawstwie dotyczącym jakości powietrza i boryka się z poważnymi problemami ze stężeniem NO₂ w powietrzu. Wymagania w zakresie jakości powietrza określone w dyrektywie 2008/50/WE nie są spełniane w szczególności na obszarach miejskich (tzw. strefy problematyczne), głównie w odniesieniu do cząstek stałych, tlenków azotu i ozonu. Sytuacja taka ma miejsce częściowo z powodu emisji NO_x (NO + NO₂) przez pojazdy drogowe w ruchu lokalnym, które mogą być znacznie wyższe w rzeczywistych warunkach jazdy niż ustawowo mierzone limity emisji w cyklu badań, w szczególności w przypadku samochodów z silnikiem Diesla.

Wobec palących problemów w zakresie jakości powietrza istnieje potrzeba przystąpienia do wdrożenia Euro 6 zgodnie z planem, a także do jak najszybszego określenia środków dla dalszej redukcji emisji przez pojazdy w ruchu drogowym.

Komisja zdaje sobie sprawę, jak ważne jest zagwarantowanie skutecznego zmniejszenia rzeczywistych emisji NO_x, aby osiągnąć obecne i przyszłe cele określone w przepisach dotyczących jakości powietrza. Z tego względu i aby wdrożyć wymogi rozporządzenia (WE) nr 715/2007, w styczniu 2011 r. Komisja rozpoczęła opracowywanie przyszłej procedury testowej, która zostanie włączona do homologacji typu i dzięki której bezpośrednio ocenia się poziom emisji NO_x z lekkich pojazdów użytkowych w rzeczywistych warunkach jazdy.

Emisje NO_x w rzeczywistym ruchu drogowym (*real driving emissions* - RDE) mierzone zgodnie z „procedurą RDE” powinny być rejestrowane i przekazywane, począwszy od terminów obowiązkowego stosowania Euro 6 (2014 r.). Najpóźniej trzy lata od tych terminów procedura RDE powinna być stosowana wraz z solidnymi nieprzekraczalnymi poziomami emisji (poziomy „*not-to-exceed*”), co przyczyni się do znacznego zmniejszenia emisji NO_x w rzeczywistym ruchu drogowym w porównaniu z poziomami oczekiwanymi w sytuacji, gdyby taka procedura RDE nie była stosowana. Te trzy dodatkowe lata na wprowadzenie wiążących nieprzekraczalnych poziomów emisji uznaje się za niezbędne, ponieważ Komisja zdaje sobie sprawę, że w wielu przypadkach konieczne będzie znaczne przeprojektowanie silników Diesla, aby osiągnąć w rzeczywistym ruchu drogowym poziomy emisji NO_x zgodne z Euro 6.

Ponadto przepisy dotyczące emisji hałasu wytwarzanego przez pojazdy są obecnie przedmiotem przeglądu w oparciu o ocenę skutków. Skutki dla zdrowia związane z hałasem zostaną ograniczone poprzez wprowadzenie bardziej rygorystycznych wartości granicznych. W ciągu ostatnich lat opracowano i przetestowano nową procedurę badania. Jest ona bardziej

reprezentatywna dla rzeczywistych warunków jazdy i może teraz zostać wdrożona. Łącznie przepisy te przyczynią się do ograniczenia poziomu hałasu w ruchu drogowym.

Komisja:

- będzie aktywnie wspierać opracowywanie i wdrażanie **nowego cyklu badań i procedury badania**, aby mierzyć zużycie paliwa oraz emisje pochodzące z samochodów osobowych i vanów w sposób lepiej odzwierciedlający rzeczywiste warunki jazdy, biorąc pod uwagę charakter rynku UE. Warunki włączenia do unijnych ram prawnych nowego cyklu badań i procedur badań należy zdefiniować do 2014 r., łącznie z metodologią ustalenia korelacji celów w zakresie CO₂ ustanowionych na podstawie starego cyklu i procedury. Wdrożenie nowego cyklu i procedury powinno w odniesieniu do badania emisji zapewnić zgodność z wartościami granicznymi zgodnymi z Euro 6 osiąganymi w rzeczywistych warunkach jazdy (przy dokonaniu odpowiednich ustaleń przejściowych na lata 2014-2017). Dla celów badania emisji CO₂ podczas wdrożenia nowego cyklu i procedury należy uwzględnić już określone cele w zakresie środowiska i zachować z nimi zgodność, unikając przy tym niepotrzebnych obciążeń dla zainteresowanych stron. Rozważone zostanie również określenie zasięgu dla pojazdów z napędem elektrycznym.
- opierając się na gruntownej analizie, zaproponuje przed 2014 r. dodatkowe **środki kontroli emisji zanieczyszczeń pochodzących z eksploatowanych pojazdów**; ma to na celu szybkie zmniejszenie emisji zanieczyszczeń w rzeczywistym ruchu drogowym, przyczyniając się tym samym do poprawy jakości powietrza.
- w grudniu 2011 r. zaproponowała **nowe rozporządzenie dotyczące emisji hałasu przez pojazdy**¹⁹, które stanowi część zintegrowanego podejścia politycznego do zmniejszenia hałasu w otoczeniu i które przewiduje nową procedurę pomiaru hałasu oraz dalsze zmniejszenie poziomu hałasu wytwarzanego przez pojazdy. Przemysłowi należy dać odpowiedni czas zgodnie z zakresem wymaganych dostosowań technicznych.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Przez wiele lat bezpieczeństwo ruchu drogowego było i pozostanie jednym z priorytetów polityki UE i polityki krajowej. Stanowi ono ciekawy przykład skutecznego wdrożenia zintegrowanego podejścia politycznego. UE jest światowym liderem w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego, a nasze pojazdy są stosunkowo nowe i bezpieczne. Projektowanie samochodów odgrywa ważną rolę zarówno dla zapobiegania kolizjom, jak i ochrony w przypadku kolizji, między innymi za pomocą urządzeń bezpieczeństwa dopuszczonych w ramach homologacji typu UE.

Dzięki kombinacji środków dotyczących pojazdu, kierowcy i infrastruktury (stosowanych na szczeblu unijnym, krajowym i lokalnym) osiągnięto znaczące postępy w redukcji przypadków śmiertelnych podczas wypadków drogowych. Te pozytywne wyniki nie powinny jednak

¹⁹ COM (2011) 856 final.

prorowadzić do bezczynności - na rok 2020 wyznaczono nowy cel dalszego zmniejszenia liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w UE o 50 % w porównaniu z 2010 r.²⁰

Komisja:

- będzie kontynuować prace w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie z głównymi obszarami działań i celami wskazanymi w dokumencie dotyczącym **kierunków polityki na lata 2011-2020**²¹, obejmującymi działania w zakresie pojazdów, infrastruktury i zachowania kierowców. Należy znaleźć właściwą kombinację polityki, łączącą środki regulacyjne i inne oraz opracować ją w oparciu o dogłębną analizę skutków. Priorytety obejmują motocykle, bezpieczeństwo nowych technologii (pojazdy z napędem elektrycznym) oraz technologie wspierające kierowców i pomagające w przestrzeganiu przepisów ruchu drogowego (urządzenia inteligentnego zarządzania prędkością, systemy przypominające o zapięciu pasów bezpieczeństwa, inteligentne systemy transportowe (ITS), ekologiczny styl jazdy).
- będzie w dalszym ciągu wspierać wdrażanie **inteligentnych systemów transportowych**, w tym systemów opartych na kooperacji, a zwłaszcza paneuropejskiego pokładowego systemu powiadamiania o wypadkach „eCall”. Wprowadzane są właściwe środki legislacyjne zapewniające ścisłą koordynację oraz terminowe i pełne wdrożenie wszystkich elementów związanych z „eCall”, aby od 2015 r. ten system ratujący życie mógł skutecznie funkcjonować.
- wzywa państwa członkowskie, organy lokalne oraz wszystkie zainteresowane strony do współpracy w sposób konstruktywny i skoordynowany w celu opracowania najbardziej obiecujących środków dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i wdrożenia ITS. Komisja prowadzi także dogłębną ocenę najważniejszych wbudowanych systemów bezpieczeństwa, które mają podnieść bezpieczeństwo na drogach oraz bezpieczeństwo pojazdów w UE, oraz przygotowuje plan działania dotyczący planowanego na koniec 2013 r. wdrożenia tych systemów.

Alternatywne paliwa oraz infrastruktura

Odpowiednia dywersyfikacja źródeł energii wykorzystywanych do transportu przyczyni się do realizacji unijnych celów dotyczących klimatu i poprawy jej bezpieczeństwa energetycznego. Mimo że wciąż istnieją jeszcze znaczne zasoby węglowodorów, prawdopodobne jest, że ceny będą coraz bardziej zmienne, zaś nadwyżki zdolności produkcyjnych będą spadać. Równoległe do poprawy efektywności energetycznej wymaga to także wprowadzania do obrotu paliw alternatywnych, takich jak energia elektryczna, wodór, biopaliwa produkowane w sposób zrównoważony, metan (gaz ziemny i biometan), gaz ciekły (LPG). W ogólnych ramach polityki należy ocenić zalety poszczególnych kombinacji paliw i napędów, od wydobycia do zużycia (ang. *well-to-wheel*)²², w tym również aspekty cyklu życia. Z uwagi na nowy charakter wielu paliw ich wyniki powinny podlegać stałemu przeglądowi.

²⁰ COM (2010) 389 final.

²¹ Idem.

²² Włączenie emisji wytwarzanych w całym cyklu życia paliwa: od wydobycia, przez produkcję, do faktycznego wykorzystania.

Penetracja rynku przez paliwa alternatywne wymaga tworzenia odpowiedniej infrastruktury, która, podobnie jak dalszy rozwój rynku odpowiednich pojazdów, będzie również służyć wspieraniu wzrostu gospodarczego i tworzeniu miejsc pracy. Rozwój infrastruktury dla paliw alternatywnych powinien współgrać z rozwojem technologii i stopniem penetracji rynku pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, z uwzględnieniem ich opłacalności. Możliwe są różne formy wsparcia publicznego na rzecz infrastruktury: projekty pilotażowe, normalizacja, wspieranie inwestycji i stanowienie prawa. Polityka publiczna może wspierać wprowadzenie na rynek, lecz rynki muszą następnie same zdecydować o najlepszych dla siebie rozwiązaniach, w ramach danej polityki i biorąc pod uwagę wszelkie skutki społeczne i gospodarcze.

Komisja przygotowuje obecnie pakiet pt. „Czysta energia dla transportu”, który powinien stanowić ramy dla kierowania inwestycji i rozwoju technologicznego w tej dziedzinie. Ma on na celu ułatwianie rozwoju rynku wewnętrznego dla pojazdów i statków napędzanych paliwami alternatywnymi, łącznie z rozwojem niezbędnej infrastruktury, poprzez usunięcie w całej UE przeszkód technicznych i regulacyjnych.

W odniesieniu do pojazdów elektrycznych w 2010 r. Komisja upoważniła europejskie organizacje normalizacyjne (EON) do przyjęcia nowych norm w celu zapewnienia interoperacyjności i łączności między punktem zaopatrzenia w energię elektryczną a ładowarką pojazdu elektrycznego. Proces normalizacji nie przyniósł jeszcze pozytywnych wyników, jeśli chodzi o infrastrukturę. W sprawozdaniu grupy CARS 21 wezwano do przyjęcia w całej UE jednolitej normy. Komisja zbada kwestię połączenia między pojazdem i siecią oraz będzie monitorować nowe, powstające modele biznesowe, które mogą wspierać synergie między magazynowaniem energii elektrycznej przez pojazdy elektryczne a elastycznością, jakiej potrzebuje system elektryczny; obejmuje to także wspólne normy i protokoły dotyczące połączenia między pojazdami elektrycznymi a siecią, a także interoperacyjność w zakresie komunikacji i płatności.

Dalszej uwagi wymaga zapewnienie konsumentom jasnych informacji dotyczących paliw oraz ich zgodności z pojazdami, jak np. oznakowanie. Komisja będzie ściśle monitorować tę kwestię za pośrednictwem przeprowadzanego aktualnie konsumenckiego badania rynku w zakresie funkcjonowania rynku paliw samochodowych z punktu widzenia konsumentów²³.

Komisja:

- w nadchodzących miesiącach zaproponuje – jako część pakietu pt. „Czysta energia dla transportu” – **strategię w zakresie paliw alternatywnych**, wspierając tym samym potrzebę wykorzystania gamy paliw alternatywnych w celu realizacji unijnych celów w zakresie klimatu i środowiska oraz unijne bezpieczeństwo dostaw energii.
- przyjmie – jako część pakietu pt. „Czysta energia dla transportu” – **wniosek ustawodawczy w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych**, który dotyczyć będzie tworzenia minimalnej infrastruktury służącej do uzupełniania

²³ Badanie to pozwoli na zrozumienie, czy konsumenci są w stanie podejmować świadome decyzje o zakupie, oraz obejmie kwestie związane ze zrozumieniem i przejrzystością informacji, na przykład zrozumienie informacji na etykietach, zrozumienie różnic pomiędzy paliwami i zrozumienie, czy dane paliwo nadaje się do danego samochodu. Wyniki zostaną opublikowane do końca 2013 r.

paliwa/ladowania oraz wspólnych norm dla niektórych paliw, a także dla pojazdów elektrycznych.

- w przypadku gdy w procesie normalizacji nie zostanie osiągnięte porozumienie wśród zainteresowanych stron co do dobrowolnego podejścia, najpóźniej do końca 2013 r. zaproponuje środek legislacyjny gwarantujący, że praktyczne i satysfakcjonujące rozwiązania dotyczące **infrastruktury w zakresie interfejsu ładowania pojazdów elektrycznych** będą wdrożone na terenie całej UE. Komisja będzie również uwzględniać synergie między systemem elektrycznym a pojazdami elektrycznymi.
- będzie kontynuować dialog z odpowiednimi zainteresowanymi stronami w sprawie **systemu oznakowania paliwa**, zgodnego z odpowiednimi normami europejskimi; ma on zapewnić konsumentowi łatwo zrozumiałe informacje na temat zgodności jego pojazdu z różnymi paliwami dostępnymi na stacjach paliw.
- będzie **monitorować** wdrażanie krajowych planów działania w zakresie energii odnawialnej, a w szczególności **faktyczne proporcje mieszania biopaliw** w różnych państwach członkowskich oraz **zgodność** paliw z technologiami pojazdów.

4.2. Poprawa warunków rynkowych

Utrzymanie bazy produkcyjnej sektora motoryzacyjnego w UE można zagwarantować jedynie wtedy, gdy zapewnione zostaną korzystne warunki prowadzenia działalności gospodarczej. Kilka z nich, np. prawo pracy, w dużym stopniu zależy od polityki krajowej. Jednakże polityka unijna również ma silny wpływ na warunki ramowe, w szczególności poprzez politykę regulacyjną. Priorytetem Komisji nadal jest poprawa warunków prowadzenia działalności gospodarczej dla przemysłu w Europie poprzez tworzenie stałych, przewidywalnych i korzystnych ram oraz wdrożenie zasad inteligentnych regulacji, takich jak efektywność kosztowa, terminowość realizacji, długoterminowe cele i konsultacje z zainteresowanymi stronami.

Silniejszy rynek wewnętrzny

Prawidłowo funkcjonujący rynek wewnętrzny, który zapewnia równe warunki działania, ma w dłuższej perspektywie kluczowy wkład w rozwój silnego i prężnego europejskiego przemysłu samochodowego. Jest to szczególnie ważne w obecnej trudnej sytuacji ekonomicznej, gdzie producenci są zmuszeni do dostosowywania swoich zdolności produkcyjnych.

Europejski przemysł motoryzacyjny obejmuje wiele małych i dużych przedsiębiorstw, które prowadzą działalność w różnych częściach łańcucha dystrybucji, dostaw i usług. Tę ogromną różnorodność uważa się za siłę i atut dla przyszłości, gdyż przedsiębiorstwa, które dziś są małe, jutro mogą stworzyć strategiczne innowacje, a w przyszłości wyrosnąć na główne podmioty. W związku z tym ważne jest sprzyjanie konstruktywnym, przejrzystym i opartym na szacunku stosunkom między różnymi podmiotami w przemyśle motoryzacyjnym, w tym w sektorze napraw, konserwacji i obsługi klienta.

Zmiany ram prawnych dotyczących konkurencji w zakresie dystrybucji pojazdów silnikowych w Europie (w następstwie wygaśnięcia rozporządzenia nr 1400/2002 dotyczącego wyłączeń grupowych w odniesieniu do pojazdów silnikowych) mogą mieć wpływ na organizację pionowych stosunków między producentami i dystrybutorami. Aby

przemiana ta następowała w sposób zrównoważony, Komisja popiera inicjatywę polegającą na samoregulacji. Ponadto Komisja będzie nadal zapewniać poszanowanie unijnych przepisów w zakresie konkurencji na rynkach dystrybucji pojazdów silnikowych oraz świadczenia usług naprawy i konserwacji oraz dystrybucji części zamiennych.

Kolejnym istotnym celem regulacji dotyczących pojazdów jest wzmocnienie rynku wewnętrznego UE dla pojazdów silnikowych. Nie można nie zauważyć, że dziś – mimo że wymogi regulacyjne są identyczne w całej UE – warunki rynkowe są bardzo zróżnicowane w różnych państwach członkowskich. Środki do pobudzenia popytu, jak np. zachęty finansowe, wprowadzane w celu promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów nie zawsze są stosowane według tego samego modelu. Można oczekiwać, że rozdrobnienie to przyczyni się do ograniczenia potencjału rozwoju i wprowadzania do obrotu mniejszej ilości takich pojazdów. W związku z tym konieczna jest silniejsza koordynacja takich środków.

Dla konsumentów ważny jest również rynek samochodów używanych. Przeprowadzone zostanie konsumentckie badanie rynku dotyczące funkcjonowania wtórnego rynku motoryzacyjnego.

Komisja:

- do 2013 ustanowi dialog między **zainteresowanymi stronami, zachęcając je do prac na rzecz wspólnych zasad dotyczących porozumień wertykalnych** dotyczących dystrybucji nowych pojazdów. Zainteresowane strony zaprasza się do konstruktywnego udziału w tym dialogu, mając na celu osiągnięcie wyważonych wyników.
- w 2012 r. przedstawi **wytyczne dotyczące zachęt finansowych** wprowadzanych przez państwa członkowskie na rzecz ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów w celu wspierania lepszej koordynacji, maksymalizowania ich efektywności środowiskowej i ograniczenia rozdrobnienia rynku²⁴. Takie zachęty nie powinny być ukierunkowane na konkretne technologie, lecz powinny opierać się na obiektywnych i powszechnie dostępnych danych dotyczących wyników, takich jak emisje CO₂ pochodzące z pojazdu. Państwa członkowskie zostaną wezwane do uwzględnienia tych wytycznych przy opracowywaniu systemów zachęt.

Inteligentne regulacje

Zdrowy i dynamiczny rynek wewnętrzny potrzebuje także odpowiednich przepisów, które unikają niepotrzebnych obciążeń dla zainteresowanych stron i tworzą klimat sprzyjający inwestycjom. Produkty motoryzacyjne są zasadniczo regulowane przez unijne ramy legislacyjne dotyczące homologacji typu. Mimo iż wydaje się, że ogólnie system ten funkcjonuje w sposób zadowalający, niezbędna jest nieustanna ocena pozwalająca na wskazanie sposobów poprawy. W szczególności konieczny jest przegląd procedur nadzorowania produktów motoryzacyjnych wprowadzanych do obrotu na rynku UE, aby zagwarantować, że pojazdy są bezpieczne, a obywatele mogą mieć pełne zaufanie do ram prawnych. Przyczyni się to do zapewnienia równych warunków działania dla wszystkich podmiotów i do zwiększenia zaufania konsumentów w skuteczne regulacje dotyczące produktów, przy jednoczesnym ograniczeniu obciążeń administracyjnych.

²⁴ Środki stanowiące pomoc państwa będą nadal oceniane zgodnie z odpowiednimi zasadami pomocy państwa.

Zasady inteligentnych regulacji stanowiły kluczowe zadanie w pierwszej fazie prac grupy CARS 21 i zostały potwierdzone w ramach wznowionego procesu prac. W sprawozdaniu końcowym grupy CARS 21 podkreślono ponadto znaczenie uwzględnienia obecnej presji konkurencyjnej na koszty, łącznego wpływu ustawodawstwa oraz sytuacji MŚP. Zapewnione zostanie kompleksowe i spójne **stosowanie zasad inteligentnych regulacji**, obejmujące szczegółową ocenę skutków dla przemysłu, społeczeństwa i innych zainteresowanych stron, a w szczególności związane z tym koszty i korzyści, uwzględniając również fakt, że przystępne ceny zakupu oraz posiadania samochodu są podstawowym warunkiem utrzymania silnego rynku. Na tej podstawie, oceny wpływu wniosków ustawodawczych istotnych dla przemysłu motoryzacyjnego, takie jak te, o których mowa w innych częściach niniejszego komunikatu, powinny systematycznie obejmować test konkurencyjności w celu określenia wpływu nowych środków na przemysł motoryzacyjny. Stosowanie tych zasad zagwarantuje, że wnioski Komisji będą **właściwie ukierunkowane i racjonalne pod względem kosztów**.

Komisja:

- przeprowadzi szeroką i gruntowną ocenę (test przydatności) ram homologacji typu pojazdu. W 2013 r. przyjmie wniosek zmierzający do poprawy **ram homologacji typu i obejmujący włączenie przepisów dotyczących nadzoru** rynku w obszarach, w których stwierdzono taką potrzebę; ma to zapewnić, by pojazdy i ich części składowe były bezpieczne i zgodne z odpowiednimi wymogami prawnymi oraz by ramy te skutecznie służyły osiągnięciu właściwych celów politycznych.
- w ramach systemu oceny skutków **przeprowadzi rygorystyczny test konkurencyjności w odniesieniu do głównych przyszłych inicjatyw, łącznie z tymi, które mają znaczący wpływ na przemysł motoryzacyjny**. W teście konkurencyjności uwzględniona zostanie sytuacja gospodarcza oraz wpływ, jaki nowa inicjatywa może mieć na pozycję konkurencyjną przemysłu, zwłaszcza na rynkach światowych. Przyszłe umowy o wolnym handlu, bezpieczeństwo i emisje oraz inne inicjatywy, które mają istotne znaczenie dla pojazdów, będą przedmiotem testu konkurencyjności – zgodnie z wytycznymi operacyjnymi w zakresie oceny skutków dla konkurencyjności sektora w ramach systemu oceny skutków Komisji²⁵, który uwzględnia również szerszy, ogólny wpływ na społeczeństwo i gospodarkę. Zasady te zostały bardzo niedawno potwierdzone w zaktualizowanym komunikacie na temat polityki przemysłowej.
- zbada możliwość i wartość dodaną **przeprowadzenia – w oparciu o istniejące przepisy dotyczące pojazdów – proporcjonalnej analizy ekonomicznej niektórych aktów wykonawczych**; dotyczyłoby to np. wniosków w sprawie przeglądu wymogów Euro 6 w zakresie emisji oparów oraz w zakresie środków zabezpieczających przed nieuprawnionymi manipulacjami w pojazdach kategorii L (pojazdy silnikowe dwu-, trzy- i czterośladowe). Jeżeli akty te miałyby mieć jednak znaczący wpływ, towarzyszyć im będzie ocena skutków zgodnie z wytycznymi Komisji w sprawie oceny skutków.

4.3. Poprawa konkurencyjności na rynkach światowych

Przemysł motoryzacyjny ma bez wątpienia charakter globalny. Handel produktami motoryzacyjnymi wciąż rośnie, a rynki państw trzecich są coraz ważniejsze dla UE.

²⁵ Dokument roboczy służb Komisji SEC (2012) 91 final z 27.1.2012.

Europejski przemysł motoryzacyjny ma bardzo silną pozycję w handlu międzynarodowym i wyraźnie korzysta z możliwości rynkowych zarówno na rynkach rozwiniętych, jak i wschodzących, co częściowo równoważy trudną sytuację na rynku europejskim. Nie można jednak spocząć na laurach. Wraz z nowymi podmiotami wchodzącymi na rynek oraz ciągłą ewolucją technologii konkurencja międzynarodowa szybko rośnie. Wyzwaniem pozostaje jednocześnie zapewnienie otwartego rynku światowego, zwłaszcza ze względu na istniejące i nowe bariery pozataryfowe. Podczas gdy sektor stara się utrzymać swoją przewagę konkurencyjną, rolą polityki publicznej jest zapewnienie równych warunków działania w zakresie dostępu do rynku. Mając na względzie ten cel w sprawozdaniu grupy CARS 21 zaleca się działania w ramach polityki handlowej w szerokim tego słowa znaczeniu, w tym w zakresie dostępu do rynku i harmonizacji prawodawstwa.

Polityka handlowa

Polityka handlowa i polityka przemysłowa muszą być ściśle koordynowane.

Jeśli chodzi o poszczególne instrumenty handlowe, umowy o wolnym handlu (FTA) uważa się za ważny środek poprawy dostępu do rynku w państwach trzecich. Przyjęcie przepisów międzynarodowych w ramach Porozumienia EKG ONZ z 1958 r.²⁶ jest najlepszym sposobem na usunięcie pozataryfowych barier handlowych. Aby wyeliminować bariery pozataryfowe w sektorze motoryzacyjnym, konieczne jest również wzmocnienie dwustronnej współpracy regulacyjnej z państwami trzecimi, takimi jak państwa nie będące umawiającymi się stronami wspomnianego Porozumienia.

Komisja:

- realizując swoją politykę handlową, w pełni uwzględni znaczenie utrzymania w Europie silnej i konkurencyjnej bazy produkcyjnej przemysłu motoryzacyjnego, z wykorzystaniem zarówno dwustronnych, jak i wielostronnych narzędzi. Obydwa rodzaje narzędzi należy użyć w celu rozwiązania głównych problemów związanych z **usuwaniem barier taryfowych i pozataryfowych. W umowach o wolnym handlu należy dążyć do pełnego zniesienia cel** i usunięcia barier pozataryfowych. Całkowity wpływ każdej rundy negocjacji handlowych będzie gruntownie i kompleksowo oceniany.
- oceni skutki umów handlowych, jak również ich skumulowany wpływ na konkurencyjność tego przemysłu, przeprowadzając badanie FTA już zawartych i tych, które mają zostać zawarte w bliskiej przyszłości. Komisja wkrótce rozpocznie to badanie, a jego zakończenie planowane jest na koniec 2013 r. Jego wyniki zostaną omówione z właściwymi zainteresowanymi stronami.
- uzupełni wielostronną współpracę regulacyjną w ramach EKG ONZ poprzez **dwustronną współpracę regulacyjną** w szczególności z najważniejszymi nowymi podmiotami, a także np. ze Stanami Zjednoczonymi (w ramach Transatlantyckiej Rady Gospodarczej) i z Japonią.

²⁶ Porozumienie z 1958 r. Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ dla Europy (EKG ONZ) w sprawie międzynarodowej harmonizacji technicznej w sektorze pojazdów silnikowych.

Harmonizacja międzynarodowa

Harmonizacja przepisów dotyczących pojazdów jest od wielu już lat priorytetem Komisji. Uzgadnianie wspólnych przepisów z innymi głównymi rynkami na całym świecie przynosi korzyści w postaci niższych kosztów przestrzegania tych przepisów, stwarza korzyści skali i ogranicza bariery techniczne w handlu. Ogólnym celem powinno być ustanowienie zasady „zbadany raz, dopuszczony wszędzie”, przy jednoczesnym zapewnieniu wsparcia i utrzymania najwyższych norm w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska. W sprawozdaniu końcowym grupy CARS 21 stwierdza się, że najskuteczniejszym instrumentem międzynarodowej harmonizacji przepisów jest Porozumienie EKG ONZ z 1958 r., pod warunkiem jednak, że zostanie uaktualnione, tak by wyjść naprzeciw potrzebom gospodarek wschodzących oraz umożliwić wzajemne uznawanie międzynarodowej homologacji typu całego pojazdu (IWVTA), począwszy od kategorii samochodów osobowych. Komisja zamierza zrealizować w nadchodzących latach szereg działań.

Komisja:

- będzie promować i aktywnie wspierać dalszą międzynarodową harmonizację przepisów dotyczących pojazdów zgodnie z zasadami przedstawionymi poniżej. **Reforma Porozumienia EKG ONZ z 1958 r.** jest kluczowym elementem tej strategii i będzie zmierzać do tego, aby przyjęcie i wdrożenie przepisów międzynarodowych **było bardziej atrakcyjne dla rynków państw trzecich**. Zachęca się państwa członkowskie i zainteresowane strony do wspierania tych starań. W marcu 2013 r. Komisja będzie kierować opracowywaniem pierwszego wniosku dotyczącego zmiany Porozumienia z 1958 r.
- przyczyni się do **opracowania** do listopada 2013 r. **pierwszego wniosku dotyczącego nowego rozporządzenia w sprawie** międzynarodowej homologacji typu całego pojazdu (IWVTA)²⁷. Rozporządzenie IWVTA znacznie zmniejszy obciążenie administracyjne związane z wprowadzeniem tego samego modelu pojazdu w państwach będących umawiającymi się stronami Porozumienia z 1958 r.

Równoległe z pracami nad Porozumieniem z 1958 r. Komisja będzie dążyć do uzyskania konkretnych rezultatów w ramach Porozumienia z 1998 r.²⁸ W związku z niedawnym impulsem politycznym wywołanym przez prace grupy roboczej wysokiego szczebla UE-USA na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia oraz oświadczeniem z Los Cabos²⁹ uznającym potencjalne korzyści wynikające z kompleksowej umowy o wolnym handlu między UE i USA, istnieje potencjał na większe zaangażowanie USA i bardziej owocne prace w ramach Porozumienia EKG ONZ z 1998 r. Do najbardziej obiecujących dziedzin pracy należą przełomowe technologie, w szczególności napęd wodorowy i elektryczny. W 2011 r. w ramach Transatlantyckiej Rady Gospodarczej Komisja wraz z agencjami Stanów Zjednoczonych podjęły się roli lidera w rozpoczęciu prac nad pojazdami elektrycznymi. W rezultacie utworzono dwie nieformalne grupy robocze: pierwszą skupiającą się na wymogach regulacyjnych dotyczących bezpieczeństwa, a drugą pracującą nad efektywnością środowiskową pojazdów elektrycznych. Grupy te szybko przyciągnęły zainteresowanie wielu

²⁷ Zgodnie z ustanowionymi zasadami Porozumienia z 1958 r. umawiające się strony stosujące najbardziej rygorystyczną wersję rozporządzenia IWVTA nie będą musiały akceptować homologacji typu wydanych zgodnie z mniej rygorystyczną wersją rozporządzenia.

²⁸ W ramach Porozumienia z 1998 r. opracowywane są ogólne przepisy techniczne.

²⁹ MEMO/12/462 z 19.6.2012.

innych umawiających się stron i przekształciły się w międzynarodowe fora w ramach Porozumienia z 1998 r. Konkretnie wyniki powinny być dostępne w ciągu najbliższych kilku lat.

Komisja:

- **będzie kierować pracami dwóch nieformalnych grup roboczych ds. (1) bezpieczeństwa i (2) efektywności środowiskowej pojazdów elektrycznych**, aby uzgodnić w 2014 r. ogólne przepisy techniczne w sprawie bezpieczeństwa pojazdów elektrycznych i wspólne podejście w zakresie polityki dotyczącej efektywności środowiskowej pojazdów elektrycznych. Obydwie nieformalne grupy robocze ustanowiono z inicjatywy UE i USA, ale w międzyczasie dołączyło do nich wiele innych państw, w tym Japonia, Chiny i Kanada. Porozumienie w sprawie ogólnych przepisów technicznych w zakresie bezpieczeństwa pojazdów elektrycznych będzie mieć zasadnicze znaczenie, aby zagwarantować korzyści skali dla producentów i upewnić konsumentów co do odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa pojazdów elektrycznych.
- będzie wspierać, w oparciu o opinie zainteresowanych stron, wzmocnioną współpracę międzynarodową między organami normalizacyjnymi w celu osiągnięcia wspólnych lub kompatybilnych norm w zakresie bezpieczeństwa pojazdów elektrycznych, infrastruktury i interoperacyjności.

4.4. Przewidywanie przyszłych dostosowań i zarządzanie restrukturyzacją

Wskaźniki gospodarcze i społeczne ewoluują z czasem, zmieniając pozycję konkurencyjną miejsc produkcji. Przedsiębiorstwa, pracownicy i gospodarki, które najszybciej przystosowują się do nowej sytuacji, zyskują przewagę na rynkach światowych. Zalety europejskiej gospodarki opierają się na wiedzy i doskonałości. Oznacza to, że Europa musi inwestować w kapitał ludzki oraz dostosować swoje zdolności produkcyjne do nowej rzeczywistości, w tym do nowych technologii i zmieniających się rynków. Interwencje publiczne powinny być ukierunkowane na ułatwienie pracownikom i przedsiębiorstwom dokonywania tych dostosowań, zabezpieczenie rynku wewnętrznego i równych warunków działania, przy jednoczesnym ograniczeniu negatywnych skutków społecznych wszelkich działań restrukturyzacyjnych.

Kapitał ludzki i umiejętności

Inwestycje w kapitał ludzki poprzez rozwijanie umiejętności i szkolenia są absolutnie niezbędne, aby utrzymać bazę produkcyjną w Europie. Dostępność wykwalifikowanej siły roboczej jest kluczowym czynnikiem wzrostu gospodarczego i konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego; będzie ona również nieodzowna dla osiągnięcia wiodącej roli w przełomowych technologiach. Z drugiej strony przemysł już teraz mierzy się z niedoborem wykwalifikowanej siły roboczej i istnieje potrzeba właściwej identyfikacji umiejętności niezbędnych w przyszłości. Należy zapewnić pracownikom właściwe kwalifikacje, a także szkolenia zawodowe i możliwość uczenia się przez całe życie.

Niedobór wykwalifikowanej siły roboczej ma zasadnicze znaczenie. Na szczeblu krajowym potrzebne są szybkie działania o długoterminowych celach, aby gruntownie zmodernizować systemy kształcenia i szkolenia, co ma zwiększyć podaż umiejętności, m.in. dzięki nowym programom nauczania, szerszemu udostępnieniu kształcenia i szkolenia za pomocą technologii informacyjno-komunikacyjnych oraz nowym formom partnerstwa z

pracodawcami. Na poziomie europejskim problem ten dotyczy nie tylko sektora motoryzacyjnego, ale także innych sektorów. W komunikacie „Przekształcenie systemów edukacji: inwestowanie w umiejętności dla lepszych wyników społecznych i gospodarczych” Komisja przedstawi wkrótce zestaw strategicznych priorytetów zmierzających do rozwiązania tych kwestii. Jest to kwestia horyzontalna i z tego powodu podejmowana jest także w ramach europejskiej polityki zatrudnienia, zwłaszcza w niedawnym pakiecie dotyczącym zatrudnienia³⁰. Ponadto zasadnicze znaczenie będą mieć poniższe inicjatywy sektorowe. Biorąc pod uwagę zmiany w potrzebach w zakresie umiejętności na unijnym rynku pracy, dodatkowym rozwiązaniem problemu niedostatku mogłoby być przyciągnięcie niezbędnych umiejętności spoza Unii.

Komisja:

- w następstwie niedawno zakończonych ocen wykonalności i wartości dodanej będzie wspierać w 2013 r. utworzenie **europejskiej rady ds. umiejętności w dziedzinie motoryzacji**³¹, która zgromadzi istniejące krajowe organizacje prowadzące badania w zakresie rozwijania umiejętności i w zakresie zatrudnienia w sektorze motoryzacyjnym. Rada ds. umiejętności będzie również obejmować przedstawicieli pracodawców i pracowników na poziomie europejskim i krajowym oraz organizacje podmiotów świadczących usługi w zakresie kształcenia i szkolenia. Będzie ona wspierać wzajemne uczenie się w oparciu o wymianę informacji i dobrych praktyk, jak również zapewni platformę dla dialogu. Swą działalność rada rozpocznie od przeprowadzenia analizy **tendencji dotyczących zatrudnienia i umiejętności w sektorze motoryzacyjnym**, która będzie stanowić podstawę zaleceń skierowanych do decydentów politycznych, podmiotów świadczących usługi w zakresie kształcenia i szkolenia oraz innych zainteresowanych stron.
- będzie zachęcać do **korzystania z Europejskiego Funduszu Społecznego (EFS) w celu przeszkolenia i przekwalifikowania zawodowego pracowników**. Bez uszczerbku dla decyzji dotyczących EFS, jakie zostaną podjęte w kontekście wieloletnich ram finansowych, państwa członkowskie będą zachęcane do częstszego korzystania z projektów systemowych dotyczących potrzeb w zakresie umiejętności, dopasowywania umiejętności do potrzeb rynku pracy, przewidywania przyszłych zmian oraz oferowania możliwości uczenia się przez całe życie.

Dostosowanie przemysłu

Z jednej strony przemysł motoryzacyjny stoi przed problemem dostępności wykwalifikowanej siły roboczej; z drugiej strony istnieje potrzeba zmierzenia się z konsekwencjami społecznymi restrukturyzacji, gdy utrata miejsc pracy jest nieunikniona. Pewne decyzje o restrukturyzacji już podjęto ze względu na spadek sprzedaży na rynku europejskim, a dalsze dostosowania mogą okazać się niezbędne. Najważniejsze jest, aby uniknąć sytuacji, gdzie zamykanie zakładów lub ograniczanie ich działalności rozprzestrzenia się na całą gospodarkę regionalną w postaci zwolnień. Przedsiębiorstwa muszą przestrzegać unijnych dyrektyw w sprawie zwolnień grupowych oraz informowania pracowników i konsultacji z nimi, jak również dobrych praktyk w zakresie przewidywania przyszłych

³⁰ COM (2012) 173 final z 18.4.2012.

³¹ Projekt prowadzony przez partnerów społecznych oraz przy wsparciu ze strony Komisji Europejskiej/DG ds. Zatrudnienia, Spraw Społecznych i Równości Szans.

zmian³². W tym względzie kluczowym elementem w przewidywaniu i dobrym zarządzaniu procesami restrukturyzacyjnymi jest konstruktywny dialog społeczny na wszystkich szczeblach (na poziomie przedsiębiorstw, na szczeblu lokalnym, krajowym i unijnym). Proces restrukturyzacji jest głównie zadaniem przemysłu, jednak Komisja, państwa członkowskie i władze lokalne odgrywają rolę uzupełniającą.

Na początku 2012 r. Komisja przyjęła zieloną księgę dotyczącą restrukturyzacji, której celem było zidentyfikowanie skutecznych praktyk i polityki w zakresie restrukturyzacji i przystosowywania się do zmian³³.

Komisja zaproponowała także utrzymanie Europejskiego Funduszu Dostosowania do Globalizacji (EFG) na okres 2014-2020, poprawę jego funkcjonowania oraz rozszerzenie jego zakresu, zwłaszcza na nowe kategorie pracowników (np. pracownicy tymczasowi). Dotychczas z EFG udzielono w sektorze motoryzacyjnym wsparcia w 16 przypadkach, a prawie 21 000 pracowników tego sektora otrzymało pomoc z EFG o wartości 113 mln EUR.

Komisja:

- będzie nadal **monitorować i dokonywać przeglądu działalności restrukturyzacyjnej pod kątem jej ścisłej zgodności z przepisami unijnymi**, zwłaszcza w odniesieniu do pomocy państwa i zasad rynku wewnętrznego.
- **określi dobre praktyki i będzie promować podejście uprzedzające w zakresie restrukturyzacji** w porozumieniu z przedstawicielami regionów, w których przemysł motoryzacyjny odgrywa istotną rolę, przedstawicielami urzędów zatrudnienia oraz zainteresowanymi stronami tego sektora, łącznie z partnerami społecznymi.
- wznowi prace **grupy zadaniowej łączącej różne służby, której celem jest analiza i działania następcze w odniesieniu do głównych przypadków zamykania zakładów motoryzacyjnych lub znaczącego ograniczania ich działalności**. W przeszłości w sprawach dotyczących przemysłu motoryzacyjnego wspomniana grupa zadaniowa była aktywna i bardzo skuteczna³⁴. Grupa zadaniowa usprawniłaby wykorzystanie odpowiednich funduszy UE (poprzez zapewnienie pomocy technicznej, skracanie czasu oczekiwania, doradztwo w zakresie najbardziej efektywnego wykorzystania zasobów, monitorowanie i sprawozdawczość).
- w przypadkach zamykania zakładów lub znaczącego ograniczenia ich działalności **będzie zachęcać państwa członkowskie do wykorzystania środków z Europejskiego Funduszu Dostosowania do Globalizacji (EFG)**.
- będzie zachęcać państwa członkowskie do wykorzystywania **programów elastyczności pracowników i współfinansowania tych programów z EFS**, aby wesprzeć dostawców, którzy mogą potrzebować dodatkowego czasu na znalezienie nowych klientów w następstwie zamknięcia zakładu motoryzacyjnego lub ograniczenia jego działalności.

³² Te dobre praktyki obejmują zwłaszcza tekst z 2003 r. „Wytyczne dotyczące zarządzania zmianami oraz ich społecznymi konsekwencjami”, który nie został jednak formalnie przyjęty przez ETUC.

³³ COM (2012) 7 final.

³⁴ Na przykład sprawy dotyczące VW Forest i MG Rover w West Midlands.

5. MONITOROWANIE I ZARZĄDZANIE

Konstruktywne dyskusje w ramach grupy wysokiego szczebla CARS 21 podkreśliły użyteczność i potrzebę kontynuowania dyskusji między głównymi zainteresowanymi stronami (zarówno z sektora prywatnego, jak i publicznego, jak również ze strony społeczeństwa obywatelskiego) w tym strategicznym sektorze przemysłowym. Ponadto w zaktualizowanym komunikacie na temat polityki przemysłowej wezwano do utworzenia grupy zadaniowej ds. ekologicznie czystych pojazdów.

Komisja proponuje uruchomienie procesu CARS 2020, aby monitorować i na bieżąco śledzić wdrażanie zaleceń grupy CARS 21 i planu działań. Proces ten obejmowałby coroczne nieformalne spotkanie wysokiego szczebla, przygotowywane przez grupę doradczą. Aby zapewnić spójność i ciągłość prac, skład tej grupy pozostałby podobny do składu grupy CARS 21 z możliwością ewentualnych dostosowań.

Ponadto istnieje możliwość doraźnego zwoływania spotkań na szczeblu ekspertów, aby pogłębić bazę wiedzy Komisji i rozszerzyć konsultacje z zainteresowanymi stronami.

Komisja:

- uruchomi w 2013 r. **proces wysokiego szczebla zwany CARS 2020**, aby monitorować wdrażanie zaleceń grupy CARS 21 oraz środków określonych w niniejszym planie działania.
- zorganizuje doraźne **spotkania ekspertów ds. gospodarczych i konkurencyjności** w sektorze motoryzacyjnym.

Nowe kolegium zdecyduje, czy proces ten należy utrzymać w proponowanym formacie, czy też niezbędne są zmiany lub dostosowania.