

Wtorek, 10 grudnia 2013 r.

P7_TA(2013)0547

CARS 2020: Plan działania na rzecz konkurencyjnego i zrównoważonego przemysłu motoryzacyjnego w Europie**Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 10 grudnia 2013 r. w sprawie CARS 2020: w kierunku silnego, konkurencyjnego i zrównoważonego przemysłu motoryzacyjnego w Europie (2013/2062(INI))**

(2016/C 468/09)

Parlament Europejski,

- uwzględniając tytuł XVII art. 173 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (dawny art. 157 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską) dotyczący polityki przemysłowej UE i odnoszący się m.in. do konkurencyjności przemysłu Unii,
 - uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „CARS 2020: Plan działania na rzecz konkurencyjnego i zrównoważonego przemysłu motoryzacyjnego w Europie” (COM(2012)0636),
 - uwzględniając sprawozdania grupy wysokiego szczebla CARS 21 w sprawie konkurencyjności i zrównoważonego rozwoju przemysłu motoryzacyjnego w Unii Europejskiej (2012 r.)⁽¹⁾ oraz w sprawie konkurencyjnego systemu regulacyjnego dla przemysłu motoryzacyjnego w XXI w. (2006 r.)⁽²⁾,
 - uwzględniając komunikat Komisji pt. „Silniejszy przemysł europejski na rzecz wzrostu i ożywienia gospodarczego” (COM(2012)0582),
 - uwzględniając konkluzje Rady ds. Konkurencyjności z dnia 10 i 11 grudnia 2012 r. w sprawie sytuacji europejskiego przemysłu i w sprawie szczególnej sytuacji przemysłu motoryzacyjnego,
 - uwzględniając art. 48 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii oraz opinie Komisji Handlu Międzynarodowego, Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych, Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów oraz Komisji Transportu i Turystyki (A7-0391/2013),
- A. mając na uwadze, że przemysł motoryzacyjny jest jednocześnie niezbędnym ogniwem łańcucha produkcji przemysłowej oraz kluczowym dla Europy czynnikiem konkurencyjności, wzrostu i zatrudnienia;
- B. mając na uwadze, że europejski przemysł motoryzacyjny, pomimo niebywałego dotąd kryzysu gospodarczego i finansowego o niebywałym zasięgu, ma do odegrania ważną rolę w utrzymaniu pewnych umiejętności branżowych i sektorów produkcji przemysłowej w Europie, a to wymaga podjęcia skoordynowanych działań w UE;
- C. mając na uwadze, że sytuacja gospodarcza nie jest jedyną przyczyną tego kryzysu i że należy całkowicie na nowo przemyśleć nasze podejście do mobilności w XXI w., gdyż jest ona istotnym czynnikiem sprzyjającym wzrostowi gospodarczemu;
- D. mając na uwadze, że przemysł motoryzacyjny odczuwa skutki dokonującej się rewolucji na szczeblu światowym przy spadku lub zastojem popytu w Europie, podczas gdy następuje przesunięcie popytu ku gospodarkom wschodzącym i przenoszenie produkcji do tych krajów, następują stopniowe, lecz odczuwalne zmiany źródeł wykorzystywanej energii oraz cyfryzacja części i funkcji, w wyniku czego wzrasta poziom produktywności, co z kolei powoduje istotne zmiany w łańcuchu wartości;
- E. mając na uwadze, że europejski sektor motoryzacyjny nadal jest światowym liderem w dziedzinie badań i innowacji, a zatem musi odzyskać konkurencyjność oraz przywrócić zrównoważoną produkcję w całym łańcuchu produkcji i wartości;
- F. mając na uwadze, że jednym z rozwiązań problemu nadwyżek produkcji jest przekierowanie zdolności produkcyjnych na inne sektory przemysłowe, jak transport publiczny i energie odnawialne, oraz inwestowanie w zrównoważoną infrastrukturę;

⁽¹⁾ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf.⁽²⁾ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport_en.pdf

Wtorek, 10 grudnia 2013 r.

Zarządzanie polityczne

1. popiera nową strategię Komisji polegającą na podjęciu nowej europejskiej polityki przemysłowej, zwłaszcza na rzecz zrównoważonego przemysłu motoryzacyjnego, umieszczonego w sercu gospodarki europejskiej;
2. oczekuje od Komisji do skuteczniejszej koordynacji jej wysiłków, aby zalecenia „CARS 2020” rzeczywiście weszły w fazę operacyjną i były monitorowane przez grupę wysokiego szczebla, tak aby nie powtórzyło się niepowodzenie pierwszej fazy procesu „CARS 21” (z grudnia 2005 r.), kiedy to po sformułowaniu wniosków nie nastąpiły niezbędne działania; w tym celu zwraca się do Komisji o przygotowanie jasnego harmonogramu przyspieszonych działań oraz, w ramach jej kompetencji, o posłużenie się prawem inicjatywy, zwłaszcza poprzez opracowanie wytycznych, w celu koordynowania i uzupełniania działań podejmowanych przez państwa członkowskie i przedsiębiorstwa, z myślą o zapewnieniu europejskim obywatelom godnego poziomu życia, jak i wzmocnienia przemysłu UE z myślą przede wszystkim o wzroście gospodarczym i wzroście zatrudnienia oraz o ożywieniu gospodarczym;
3. wzywa Komisję do opracowania przekrojowych planów działania, które obejmą rozwój sektora energetyki, sektora transportu i sektora ICT;
4. uważa, że negatywny wpływ na działania Komisji w tym obszarze mają różne ograniczenia oraz brak mechanizmów koordynacji polityki; wzywa Komisję do przedstawienia oceny rozbieżności pomiędzy jej ambicjami a środkami, jakimi dysponuje, jako podstawy do debaty z Radą i Parlamentem;
5. uważa, że Komisja powinna uwzględniać cały przemysł motoryzacyjny, w szczególności sektory podwykonawstwa, dystrybucji i serwisu posprzedażowego, we wszystkich przyszłych procesach podejmowania decyzji dotyczących tego przemysłu;
6. z zadowoleniem przyjmuje konkluzje Rady ds. Konkurencyjności z grudnia 2012 r. dotyczące polityki przemysłowej; apeluje do państw członkowskich o dalsze wysiłki na rzecz szczegółowego przeglądu polityki przemysłowej dla sektora motoryzacyjnego oraz do ostatecznego potwierdzenia nowych ustaleń dotyczących ogólnoeuropejskiej współpracy w tym sektorze; przypomina, że ta ściślejsza współpraca w obszarze polityki przemysłowej dla sektora motoryzacyjnego może odbywać się na szczeblu Unii lub na zasadzie dobrowolności pomiędzy kilkoma państwami;
7. wzywa państwa członkowskie do przeprowadzenia skoordynowanych reform strukturalnych na rzecz zwiększenia konkurencyjności, takich jak wsparcie dla badań i innowacji, rozwój kompetencji, nabywanie przez pracowników nowych kwalifikacji zawodowych, zmniejszenie kosztów pośrednich, zwiększenie elastyczności pracy w oparciu o dialog społeczny, zmniejszenie obciążeń biurokratycznych i skrócenie terminów płatności;
8. uważa za niezwykle ważne, by w trosce o odbudowę atmosfery zaufania w UE Unia usprawniła wdrażanie swojego planu działania i ulepszyła sposób, w jaki informuje się o nim obywatele, inwestorów i przedsiębiorstwa;

Gospodarka i produkcja motoryzacyjna w Europie

9. uważa, że konieczne jest utrzymanie i dalszy rozwój spójnego i dynamicznego łańcucha badań, produkcji, wartości i innowacji w UE, ze szczególnym uwzględnieniem produkcji pojazdów odpowiadających standardom zrównoważonego rozwoju; jest zdania, że utrzymanie konkurencyjności Europy w przyszłości będzie zależało od stworzenia pozytywnego sprzężenia zwrotnego, które korzystnie wpłynie na innowację, zatrudnienie, konkurencyjność, zdrowie, środowisko i mobilność;
10. zwraca uwagę, że udział kosztów pracy w przemyśle motoryzacyjnym to jedynie 13–20 % wartości dodanej; zwraca ponadto uwagę, że konkurencyjność w skali światowej można zapewnić jedynie poprzez innowacje w ramach łańcucha produkcyjnego i elastyczność procesu produkcji, co trzeba odpowiednio wynegocjować z pracownikami;
11. podkreśla znaczenie utrzymania i wzmocnienia bazy produkcyjnej w Europie, zarówno dla zapewnienia europejskim obywatelom godnego poziomu życia, jak i dla wzmocnienia europejskiego przemysłu z myślą o wzroście i ożywieniu gospodarczym;

Wtorek, 10 grudnia 2013 r.

12. przyznaje, że rynek europejski, w tym w sektor motoryzacyjny, przejawia tendencje spadkowe i przeżywa kryzys; ubolewa jednak nad tym, że Komisja nie analizuje podstawowych przyczyn tych tendencji spadkowych, takich jak ogromne zróżnicowanie sytuacji przemysłu (łańcuchy produkcji, segmenty i rodzaje rynków, produkty, gałęzie) oraz liczne strukturalne zmiany dotyczące popytu (demograficzne, socjologiczne, behawioralne, gospodarcze i techniczne); uważa zatem, że równoległe z podjęciem ogólnoeuropejskich działań przekrojowych należy w celu pobudzenia popytu podjąć na szczeblu krajowym oraz europejskim środki specjalnie dostosowane do indywidualnych warunków;

13. uważa, że nowe wzorce zachowań w zakresie mobilności, takie jak multimodalne sieci transportu i sieci transportu publicznego, zarządzanie ruchem, inteligentne miasta, wspólne korzystanie z samochodu oraz współwłasność, stanowią potężne bodźce na rzecz zwiększenia konkurencyjności europejskiego przemysłu motoryzacyjnego;

14. ubolewa, że Komisja nie wspomina o nadwyżkach mocy produkcyjnych – głównym problemie całej branży, który niesie za sobą nieuchronne krótko- i średnioterminowe skutki (łańcuch produkcji, zatrudnienie, gospodarka regionalna); wzywa zatem Komisję do przedstawienia w jak najkrótszym czasie:

- a. badania na temat skali nadwyżek mocy produkcyjnych w Europie oraz analizy najlepszych praktyk w rozwiązywaniu tego problemu, w tym stosowanych poza UE (Stany Zjednoczone),
- b. planu działania wskazującego wszystkie dostępne instrumenty polityczne w tym obszarze, a w szczególności te dotyczące badań i innowacji;
- c. propozycje udzielenia pracownikom i przedsiębiorstwom sektora motoryzacyjnego bardziej aktywnego i skoordynowanego wsparcia na rzecz przekwalifikowania zawodowego i prznoszenia działalności do innych rozwijających się sektorów;

15. w odniesieniu do restrukturyzacji:

- a. z zadowoleniem przyjmuje zamiar ponownego powołania przez Komisję grupy zadaniowej mającej na celu monitorowanie operacji o największym zasięgu oraz opublikowanie zielonej księgi na temat skutecznych praktyk w dziedzinie restrukturyzacji (COM(2012)0007),
- b. apeluje do przedsiębiorstw i państw członkowskich o zacieśnienie współpracy i antycypowanie zmian w sektorze przemysłu, aby uniknąć negatywnego zewnętrznego wpływu na spójność procesu produkcji przemysłowej (zatrudnienie, produkcja);
- c. wzywa Komisję i państwa członkowskie, aby w sposób skoordynowany rozwinęły plany rekonwersji w celu wsparcia regionów, które doznały poważnego spadku zatrudnienia w sektorze motoryzacyjnym, i wnioskuje, by zaangażować w skoordynowany sposób w ten proces wszystkie istniejące instrumenty na szczeblu europejskim (EBI, EFS i EFRR) i krajowym zarówno w celu pokierowania zwolnionymi pracownikami i ich reorientacją na alternatywne możliwości zatrudnienia w sektorach pokrewnych, np. energii ze źródeł alternatywnych, jak i w celu optymalizacji dostępnych technologii motoryzacyjnych;
- d. podkreśla również kluczową rolę oraz odpowiedzialność przedsiębiorstw i władz regionalnych w polityce rekonwersji, w szczególności poprzez udoskonalenie szkoleń dla pracowników, jak również poprzez udostępnienie wolnych terenów dla rozwoju społeczno-gospodarczego i rekonwersji dotkniętych regionów;

16. zwraca uwagę państw członkowskich oraz przedsiębiorstw na fakt, że tworzenie klastrów (zamówienia grupowe, umowy o współpracy, konsorcja, fuzje) jest sposobem na utrzymanie konkurencyjności wobec coraz ostrzejszej międzynarodowej konkurencji;

17. zwraca się do Komisji i państw członkowskich o wzmocnienie szczegółowych środków na rzecz ułatwienia dostępu MŚP oraz średniej wielkości przedsiębiorstw do rynków finansowych, w szczególności poprzez tworzenie regionalnych punktów kompleksowej obsługi; uważa, że MŚP oraz średniej wielkości przedsiębiorstwa, szczególnie działające w sektorach podwykonawstwa, dystrybucji i handlu detalicznego oraz serwisu posprzedażowego są największymi ofiarami kryzysu; zwraca uwagę, że takie przedsiębiorstwa stanowią jednocześnie atut dla gospodarki, gdyż ich rozmiar i reaktywność pozwalają im dostosować się do zachodzących zmian, i że były u początków wielu osiągnięć technologicznych; uważa również, że dywersyfikacja rynków zbytu MŚP oraz średniej wielkości przedsiębiorstw (poprzez międzynarodowy wymiar i uczestnictwo w nowych projektach) stanowią drogę rozwoju, którą należy wykorzystać;

Wtorek, 10 grudnia 2013 r.

18. przypomina o znaczeniu zgodności z zasadą neutralności technologicznej przy wyborze norm, aby chronić inwestycje podmiotów, które jako pierwsze wprowadzają na rynek daną technologię, i zachęcać do innowacji w tym sektorze;

Zasoby ludzkie

19. uważa, że umiejętności pracowników sektora motoryzacyjnego są atutem dla Europy; przyjmuje z zadowoleniem utworzenie w 2013 r. europejskiej rady ds. umiejętności w dziedzinie motoryzacji i ufa, że w krótkim czasie określi ona skuteczną politykę w tym obszarze;

20. z zadowoleniem przyjmuje oświadczenie Komisji w sprawie kształtowania umiejętności oraz rozwijania kompetencji jako podstaw trwałej przewagi konkurencyjnej;

21. uważa, że w chwili obecnej rynek pracy nie zaspokaja potrzeb sektora (duże zapotrzebowanie na wykwalifikowanych pracowników); uważa, że konieczne jest w związku z tym skorygowanie publicznych strategii kształcenia (promowanie nauk ścisłych, technologii, wykształcenia inżynierskiego i matematycznego oraz zawodowego) oraz strategii przedsiębiorstw w zakresie szkoleń (zwłaszcza poprzez rozbudowanie dualnych systemów szkolenia), aby zatrzymać oraz przyciągnąć wysoko wykwalifikowanych pracowników;

22. zwraca się do państw członkowskich o dostosowanie swojego ustawodawstwa do potrzeb bardziej otwartego i konstruktywnego dialogu społecznego i stosunków pracy dotyczących organizacji pracy (np. porozumienia sektorowe, partycypacja pracownicza); wzywa państwa członkowskie do opracowywania i stosowania najlepszych praktyk;

23. zaleca państwom członkowskim i przedsiębiorstwom zwiększenie poziomu ustawicznego kształcenia zawodowego pracowników, aby przewidywać przyszłe zapotrzebowanie oraz aby w przypadku utraty pracy pracownicy ci mogli służyć swoimi umiejętnościami w innych sektorach odnotowujących wzrost;

Innowacje i technologie

24. uważa, że innowacje technologiczne są kluczowym czynnikiem konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego; wzywa do stosowania podejścia opartego na neutralności pod względem technologicznym; potwierdza swoją wolę osiągnięcia celów strategii „Europa 2020” oraz stworzenia ekonomicznych i trwałych środków transportu, a także wprowadzenia nowych metod produkcji;

25. podkreśla, że zintegrowane innowacyjne projekty obejmujące cały łańcuch wartości mają kluczowe znaczenie dla wzmocnienia konkurencyjności;

26. jest zdania, że wiedza oraz innowacyjność mogą być źródłem trwałej przewagi konkurencyjnej europejskiego przemysłu motoryzacyjnego wówczas, gdy tempo wprowadzania nowych rozwiązań wyprzedza możliwości ich imitacji oraz gdy sposoby ochrony innowacji i zwalczania szpiegostwa przemysłowego zapewnią możliwość zwrotu inwestycji, bez szkody dla konsumentów; oczekuje, że obszary przewagi innowacyjnej na rynku europejskim będą miały związek z ekologią i bezpieczeństwem;

27. stwierdza, że w europejskim przemyśle motoryzacyjnym funkcjonują dwie skuteczne strategie na rzecz konkurencyjności: strategia przywództwa kosztowego oraz strategia dyferencjacji; uważa, że łączne ich zastosowanie w postaci strategii mieszanej byłoby trudniejsze i mniej efektywne, gdyż wymagałoby szerszego frontu badań innowacyjnych;

28. zauważa, że europejski przemysł motoryzacyjny odnotowuje liczne sukcesy dzięki strategii przywództwa kosztowego za sprawą popularnych niedrogich modeli skierowanych na rynek europejski (np. takie marki jak Skoda, Dacia i Nissan);

29. z zadowoleniem przyjmuje propozycje Komisji dotyczące postępu technologicznego, lecz zwraca uwagę na warunkowy charakter jej prognoz w zakresie tworzenia wartości dodanej oraz możliwości rynkowych i szans zatrudnienia;

Wtorek, 10 grudnia 2013 r.

30. uważa, że konieczne jest sprzyjanie badaniom i rozwojowi skupiających się na niskoemisyjnych i zrównoważonych technologiach, w których Europa powinna być liderem, aby zmniejszyć zależność Europy od importu energii; wskazuje, że dotyczy to również pojazdów elektrycznych i hybrydowych, paliw alternatywnych, przenośnego magazynowania energii oraz rozwoju niezbędnych sieci dystrybucji i infrastruktury, lecz ubolewa nad tym, że takie technologie nie zostały jeszcze wprowadzone na rynek; oczekuje podjęcia działań mających na celu:

- dostosowanie w jak największym stopniu technologii do oczekiwań UE i rynku światowego oraz zyskanie akceptacji osób kupujących samochody,
- wzięcie pod uwagę wszystkich środowiskowych i społecznych efektów zewnętrznych związanych z cyklem życia pojazdu, procesem jego produkcji oraz z koniecznym wysiłkiem na rzecz usunięcia pozostałości po pojeździe;

31. jest zdania, że warunkiem konkurencyjności europejskiego przemysłu motoryzacyjnego jest jego rentowność uzyskana dzięki stosownemu rozwojowi sektorów kooperujących, dostarczających z obszaru Europy taniego wsadu produkcyjnego: stali, odlewów, odkuwek, elementów tapicerki, opon oraz części elektrycznych i elektronicznych;

32. uważa, że wysiłki UE powinny opierać się na strategii dyferencjacji, której podstawą byłyby pewna liczba priorytetów ukierunkowanych na zwiększenie przewagi technologicznej Europy, w tym:

- a. konwergencja technologiczna, zwłaszcza w zakresie standardów dla etapów poprzedzających produkcję i dystrybucję,
- b. rozwój ekoinnowacji odróżniających produkty europejskie od pozostałych (pojazdy lżejsze, bardziej wydajne, mniej zanieczyszczające i łatwiejsze w recydingu, kluczowe technologie prorozwojowe, akumulatory i magazynowanie energii, układ wspomagania kierowcy, komfort, samochody podłączone do sieci), zwiększanie bezpieczeństwa (eCall) i dostępności (korzystanie przez kierowców niepełnosprawnych);
- c. współpraca na szczeblu unijnym i światowym w obszarach jeszcze w małym stopniu eksploatowanych, zwłaszcza w dziedzinie napędu,
- d. zwiększenie wiodącej roli Europy na polu międzynarodowych norm, które zapewnią prymat naszych nowych rozwiązań technicznych na rynku światowym, z uwzględnieniem znaczenia międzynarodowej harmonizacji w celu uzyskiwania dostępu do nowych rynków;
- e. instrumenty, takie jak procedura pomiaru zużycia paliwa, stające się istotnym elementem konkurencyjności światowego przemysłu motoryzacyjnego na rynku europejskim, umożliwiające ochronę producentów europejskich przed nieuczciwą konkurencją;
- f. rozwój infrastruktury dla pojazdów elektrycznych oraz paliwa alternatywne;

33. zwraca się do państw członkowskich i Komisji o stymulowanie tworzenia ponadnarodowych klastrów, biegunów rywalizacji i partnerstw publiczno-prywatnych koncentrujących się na przyszłej mobilności oraz będących stałym źródłem innowacji (prototypy);

34. zwraca uwagę, że badania i rozwój wymagają znacznych nakładów finansowych (ryzyko naukowe, długi cykl inwestycji), i ubolewa w związku z tym, że Europa nie osiągnęła jeszcze celu polegającego na przeznaczaniu 3 % PKB na badania i rozwój; uważa, że cięcia przewidziane przez państwa członkowskie w budżetach programów COSME i „Horyzont 2020”, zwłaszcza w liniach budżetowych dotyczących transportu, przyniosą duże szkody;

35. zauważa, że sektor motoryzacyjny jest źródłem znacznych inwestycji prywatnych w badania i rozwój; zwraca jednak uwagę, że dopóki rynek europejski pozostaje w recesji, finansowanie z UE, takie jak w ramach programów „Horyzont 2020” i COSME, może pobudzać prywatne inwestycje w sektorze; wzywa do utrzymania ambitnego podejścia do finansowania opartego na jasnych priorytetach: na inicjatywie na rzecz ekologicznych samochodów oraz na rozwoju MŚP; zwraca uwagę, że władze regionalne i lokalne, w zależności od swoich kompetencji, dysponują różnorodnymi narzędziami pozwalającymi na aktywne wspieranie przemysłu motoryzacyjnego,

36. podkreśla znaczenie zapewnienia w wieloletnich ramach finansowych na lata 2014–2020 odpowiednich środków finansowych na rzecz restrukturyzacji sektora, przekwalifikowania i modernizacji działających w tym sektorze mikroprzedsiębiorstw oraz MŚP w celu zwiększenia produktywności oraz sprzyjania produkcji krajowej;

Wtorek, 10 grudnia 2013 r.

Regulacje

37. podkreśla potrzebę wprowadzenia przy najbliższej okazji zasady inteligentnych regulacji jako spójnego podejścia do prawodawstwa mającego wpływ na przemysł motoryzacyjny; przypomina, że takie było jedno z zaleceń pierwszej grupy „CARS 21” (2005 r.), do którego dotychczas się nie zastosowano; podkreśla zasadnicze znaczenie inteligentnych regulacji dla sprzyjania inwestycjom w sektorze motoryzacyjnym;

38. jest zdania, że propozycja Komisji w sprawie moratorium na wszelkie nowe przepisy, które mogłyby mieć negatywny wpływ na sytuację ekonomiczną sektora, przyczyni się do osiągnięcia w dalszej perspektywie konkurencyjności i pomoże wzbudzić odpowiednią reakcję na wyzwania środowiskowe;

39. podkreśla znaczenie rozsądnych terminów określanych sektorowi w celu dostosowania założeń projektowych i inwestycji w obrębie systemu przemysłowego;

40. wzywa do ponownej analizy, w razie potrzeby, przyjętych wytycznych i podjętych decyzji, które mogłyby przyczynić się do zrównoważonych zmian sektora motoryzacyjnego; wzywa Komisję do podjęcia oceny ex-post przyjętych przepisów, a także oceny skutków niewdrożenia lub nieprawidłowego wprowadzenia w życie przyjętych przepisów;

41. wzywa europejskich producentów do utrzymania i umocnienia dotychczasowych unijnych przepisów dotyczących gwarancji prawnej;

42. jest zdania, że gwarancje handlowe na europejskie produkty motoryzacyjne są zbyt krótkoterminowe i nie odpowiadają ich wysokiej niezawodności, co powoduje, że stają się one głęboko niekonkurencyjne w stosunku do gwarancji handlowych producentów z krajów trzecich (Japonia, Korea);

43. uważa, że niezbędne jest ujednoczenie regulacji technicznych w całej Europie, aby zwalczać sztuczne zakłócenia konkurencji; kładzie nacisk na potrzebę ujednoczenia i usprawnienia procedur testowych, których wyniki dotyczące zużycia paliwa w przypadku niektórych producentów są w dużej mierze rozbieżne; zwraca się do Komisji o zajęcie się kwestią konsumentów wprowadzanych w błąd za pośrednictwem niereprezentatywnych informacji dotyczących zużycia paliwa oraz efektywności środowiskowej pojazdów; wspiera planowane prace nad nowym, wiarygodnym cyklem badań jazdy i takimiż procedurami, tak aby odzwierciedlały rzeczywiste warunki jazdy, a także apeluje o ich niezwłoczne wprowadzenie;

44. zachęca europejskie przedsiębiorstwa wytwarzające produkty motoryzacyjne do wzmocnienia współpracy na wspólnym rynku poprzez europejską normalizację, homologację, unifikację oraz użycie, a także dobrowolny podział segmentów rynku;

45. uważa, że istnieje potrzeba znacznego zwiększenia bezpieczeństwa drogowego w UE poprzez podjęcie działań dotyczących pojazdów, infrastruktury i zachowań kierowców; z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji w sprawie eCall dotyczący systemu umożliwiającego automatyczne nawiązywanie przez pojazdy połączenia ze służbami ratowniczymi w sytuacji groźnego wypadku;

46. zwraca się do Komisji i do państw członkowskich o wzmocnienie ochrony praw własności intelektualnej na poziomie międzynarodowym oraz o wdrożenie strategii ochrony tajemnicy handlowej na poziomie UE w celu walki z podrabianiem i szpiegostwem przemysłowym; przypomina, że rozwój technologiczny to wrażliwy i delikatny sektor;

Środki finansowe

47. zwraca się do Europy oraz państw członkowskich o harmonizację, optymalizację i wzmocnienie wykorzystania dostępnych środków finansowych w celu pobudzania inwestycji w zakresie zrównoważonej mobilności wykraczających poza dotacje państwowe, poprzez stosowanie zachęt podatkowych dla MŚP (ulga podatkowa na badania naukowe, bonus-malus ekologiczny, premie za złomowanie), prywatnych instrumentów finansowych (kapitał podwyższonego ryzyka, anioły biznesu) oraz instrumentów publicznych (Europejski Bank Inwestycyjny);

48. zwraca się do Komisji o dokonanie dogłębnej analizy opodatkowania sektora motoryzacyjnego, prowadzącej – za pomocą porównania między poszczególnymi państwami UE – do uproszczenia i zrjonalizowania obciążenia podatkowego produkcji i handlu w zakresie usług związanych z pojazdami mechanicznymi, jak również do ograniczenia obciążeń biurokratycznych;

Wtorek, 10 grudnia 2013 r.

49. uważa za konieczne utrzymanie komplementarności środków przeznaczonych z jednej strony na restrukturyzację, z drugiej – na badania i rozwój; z tego względu wzywa do utrzymania kwot przeznaczonych na Europejski Fundusz Społeczny oraz Europejski Fundusz Dostosowania do Globalizacji;

50. żąda, aby polityka konkurencji (przepisy dotyczące pomocy publicznej) była podporządkowana polityce konkurencyjności, wzrostu i zatrudnienia, na wzór rozwiązań praktykowanych przez naszych zagranicznych konkurentów;

51. wzywa do dodania klauzuli warunkowości, nakładającej na przedsiębiorstwo branży motoryzacyjnej, w okresie amortyzacji wspartych inwestycji, obowiązek utrzymania działalności w miejscu, w którym zostało przyznane wsparcie finansowe lub, w przypadku delokalizacji, zwrócenia kosztów poniesionych przez instytucje europejskie;

Rynek wewnętrzny

52. przypomina, że silny rynek wewnętrzny jest wstępnym warunkiem powrotu na ścieżkę konkurencyjności i zrównoważonego rozwoju w sektorze motoryzacyjnym;

53. uważa, że większe wewnętrzne zbliżenie ma zasadnicze znaczenie w dziedzinach, w których panujące warunki kłócą się z zasadą równych szans:

a. wobec konkurentów spoza Unii: wysokie ceny energii i surowców, silne euro;

b. na rynku wewnętrznym: konkurencja socjalna i podatkowa, przywileje podatkowe dla przedsiębiorstw oraz zachęty do zakupu (premie ekologiczne, premie za złomowanie);

c. na rynku wewnętrznym UE: warunki zdolności pojazdów do recyklingu oraz ekologicznego recyklingu samochodów używanych;

54. podkreśla, że należy w szczególności wzmocnić sektor dostawców oraz że w nim tkwi potencjał innowacji (Car2car, car2infrastructure) oraz istnieją możliwości zatrudnienia;

55. wyraża ubolewanie, że aktualne rozdrobnienie przepisów na rynku posprzedażowym działa na szkodę kierowców oraz zdrowej i lojalnej konkurencji między państwami członkowskimi; z myślą o zwiększeniu zatrudnienia oraz siły nabywczej kierowców, a także o utrzymaniu i rozwoju linii produkcyjnych w Europie, wzywa do zbliżenia prawodawstwa, szczególnie w odniesieniu do sektora części zamiennych, oraz do informowania kierowców o ich prawach w przypadku naprawy pojazdów; zwraca się do Komisji o to, by temu zbliżeniu prawodawstwa towarzyszyła pogłębiona analiza porównawcza wpływu rozdrobnienia przepisów dotyczących rynku wewnętrznego, europejski sektor produkcyjny i siłę nabywczą kierowców;

56. apeluje o koordynację na szczeblu UE w celu wzmocnienia walki z importem podrobionych części samochodowych;

57. zauważa konieczność zadbania przez państwa członkowskie o większą przejrzystość i stosowanie zasady dobrej wiary w stosunkach handlowych między producentami i dystrybutorami; uważa, że ustanowienie kodeksu postępowania między producentami i dystrybutorami jest bezpiecznym środkiem, by do tego doprowadzić; uważa, że Kodeks ten powinien zawierać co najmniej klauzule dotyczące przeniesienia działalności dystrybutorów, sprzedaży wielu marek i prawa do odszkodowania na wypadek rozwiązania umowy przez producenta bez uzasadnionej przyczyny, zgodnie z dodatkowymi wytycznymi Komisji 2010/C 138/05;

58. wzywa Komisję do podjęcia we współpracy z państwami członkowskimi działań w celu zapewnienia wysokiego poziomu ochrony konsumenta, przejrzystości i bezpieczeństwa na rynku samochodów używanych, a także do prowadzenia działań zmierzających do stopniowego wycofania zanieczyszczających i mniej bezpiecznych pojazdów; pochwała zawarte w rozporządzeniu w sprawie badań przydatności do ruchu drogowego zalecenie Komisji dotyczące obowiązkowego rejestrowania przebiegu przy każdym badaniu; jest zdania, że inicjatywy takie jak belgijski system Car Pass mogą być wspierane z wykorzystaniem normy europejskiej; stwierdza, że procedury ponownej rejestracji pojazdów stosowane w przypadku przenoszenia pojazdów muszą także zniechęcać do dokonywania oszustw transgranicznego fałszowania przebiegu;

Wtorek, 10 grudnia 2013 r.

59. potwierdza istnienie interesu gospodarczego dla Europy w ponownym tworzeniu dużych projektów przemysłowych, np. w dziedzinie aeronautyki i przestrzeni kosmicznej, aby osiągnąć rozmiar krytyczny, niezbędny do konfrontacji ze światową konkurencją; przypomina, że takie projekty mogą być realizowane na szczelnie Unii lub na zasadzie dobrowolności między państwami członkowskimi;

60. podkreśla wagę inteligentnych strategii specjalizacji, dzięki którym zostają stworzone ramy dla inicjatywy zamiany wewnątrz europejskiej konkurencji tych samych działań przez komplementarne regionalne specjalizacje, które uczynią UE bardziej konkurencyjną w stosunku do krajów trzecich;

61. zwraca uwagę:

a. państw członkowskich – na dostępne alternatywne rozwiązania mające na celu zwiększenie popytu (takie jak systemy oznakowania, kontrolowane uwolnienie oszczędności pracowniczych, zachęty podatkowe dotyczące zakupów dokonywanych przez przedsiębiorstwa, recykling materiałów, zamówienia publiczne),

b. przedsiębiorstw – na różnorodne dostępne mechanizmy marketingowe (takie jak ubezpieczenie, w tym ubezpieczenie spłaty kredytu na wypadek utraty pracy, rozszerzone gwarancje, wspólne korzystanie z pojazdów, sprzedaż przez internet);

62. ubolewa, że plan działania CARS 2020 koncentruje się głównie na producentach samochodów w Europie, pomijając znaczenie całego rynku posprzedażowego, jego aktorów i ich potrzeb; uważa, że europejska polityka motoryzacyjna musi być obszerna i oparta na podejściu holistycznym; stwierdza, że głównym celem powinno być zapewnienie równych szans dla wszystkich podmiotów w łańcuchu; jest jednak zdania, że europejska polityka dotycząca przemysłu motoryzacyjnego powinna uwzględniać także zapisy dostosowane do wszystkich jej aktorów, zarówno dużych producentów, jak i małych i średnich przedsiębiorstw w łańcuchu dystrybucji i naprawy;

Rynki zewnętrzne i stosunki handlowe

63. zwraca uwagę, że przemysł motoryzacyjny wnosi istotny pozytywny wkład do bilansu handlowego UE, że eksport na rynki wschodzące stanowi niekwestionowany warunek maksymalizacji długoterminowych zysków oraz że przyszłość naszych firm wiąże się nierozdzielnie z sojuszami z zagranicznymi funduszami i przedsiębiorstwami, poprzez np. umiejscowienie siedziby firmy poza granicami Unii, aby zapewnić jej wzrost (zwłaszcza poprzez produkcję i sprzedaż na miejscu) oraz import pojazdów, mający na celu zaspokojenie popytu;

64. z zadowoleniem wita zapowiedź Komisji przełomowych prac nad strefą wolnego handlu z USA i Japonią i równego dostępu do rynków globalnych, co oznacza ściśle przestrzeganie tych samych reguł przez wszystkich uczestników rynku motoryzacyjnego na świecie; zwiększa to prawdopodobieństwo ustanowienia zrównoważonego rozwoju oraz wzrostu bezpieczeństwa na drogach jako globalnych źródeł przewagi konkurencyjnej;

65. uznaje, że jednolita międzynarodowa homologacja umożliwiająca kontrolę pojazdów oraz komponentów motoryzacyjnych w skali całego jednolitego rynku europejskiego oparta na unijnych jakościowych normach ekologicznych i bezpieczeństwa może odegrać znaczącą rolę w wykluczeniu nieuczciwej konkurencji;

66. zauważa, że popyt na rynkach wschodzących będzie rósł nie tylko w segmencie dóbr luksusowych, lecz także w niższych segmentach oraz że europejski przemysł w tych segmentach będzie bardziej konkurencyjny;

67. przyznaje, że konkurencyjność dużej części naszych przedsiębiorstw motoryzacyjnych pogarsza się ze względu na wzrost konkurencji, czasami nieuczciwej, ze strony przedsiębiorstw z państw trzecich; podkreśla, że wiele z nich może odnieść sukces, jeżeli umożliwi się im zaspokojenie rosnącego popytu na nowych rynkach eksportowych; zwraca się do Komisji, aby przeorganizowała swoją politykę handlową:

a. poprzez skoordynowanie środków do dyspozycji państw członkowskich w celu promowania przedsiębiorstw unijnych oraz ochrony unijnych produktów, inwestycji i praw własności intelektualnej poza UE,

b. poprzez centralizację instrumentów europejskich wspierających eksport, głównie tych zorientowanych na MŚP („Małe przedsiębiorstwo, wielki świat”), przykładowo poprzez stworzenie kompleksowej i łatwo dostępnej sektorowej platformy cyfrowej,

Wtorek, 10 grudnia 2013 r.

- c. poprzez stopniowe opieranie naszych relacji handlowych na zasadzie wzajemności, niedocenionej przez Komisję w ramach „CARS 2020”,
 - d. poprzez wzywianie do zniesienia barier pozataryfowych w przemyśle motoryzacyjnym,
 - e. poprzez skrócenie czasu oczekiwania na wszczęcie dochodzenia i usprawnienie stosowania instrumentów ochrony handlu;
68. zwraca się do Komisji o włączenie pojęcia konkurencyjności sektora motoryzacyjnego do swoich ocen skutków ex ante dotyczących przyszłych umów handlowych, o przeprowadzanie uaktualnionych ocen po wejściu w życie tych umów i o regularne przeprowadzanie ocen łącznych skutków umów obowiązujących obecnie oraz umów w trakcie negocjacji, na podstawie szczegółowych i jasno zdefiniowanych kryteriów, obejmujących formę udziału w ocenie zainteresowanych podmiotów;
69. postanawia wyposażyć się w środki niezbędne do samodzielnej analizy skutków każdej umowy o wolnym handlu;
- o
- o o
70. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji, a także państwom członkowskim.
-