

**Становище на Европейския икономически и социален комитет относно съобщението на Комисията  
„В отговор на кризата в европейската автомобилна промишленост“**

**COM(2009) 104 окончателен**

(2009/C 277/20)

Главен докладчик: **г-н ZÖHRER**

На 25 февруари 2009 г. Европейската комисия реши, в съответствие с член 262 от Договора за създаване на Европейската общност, да се консултира с Европейския икономически и социален комитет относно

*„В отговор на кризата в европейската автомобилна промишленост“*

COM(2009) 104 окончателен.

На 23 март 2009 г. Бюрото възложи на Консултативната комисия по индустриални промени да подготви работата на Комитета по този въпрос (докладчик: г-н ZÖHRER, съдокладчик: г-н GLAHE).

Предвид неотложността на работата на 453-ата си пленарната си сесия, проведена на 13 и 14 май 2009 г. (заседание от 13 май), Европейският икономически и социален комитет определи г-н ZÖHRER за главен докладчик и прие настоящото становище със 141 гласа „за“, 2 гласа „против“ и 5 гласа „въздържал се“.

## **1. Контекст, основно съдържание на документа на Комисията**

1.1. Автомобилната промишленост бе обхваната от кризата по-бързо и по-силно отколкото повечето други промишлени отрасли. С оглед на това Комисията и държавите-членки подкрепят промишлеността в тази трудна ситуация. В съобщението си от 25 февруари 2009 г., Комисията посочва значението на динамичната и конкурентоспособна автомобилна промишленост. Заедно с намаляването на търсенето на леки и товарни автомобили и затруднения понастоящем достъп до финансови средства Комисията разглежда и дългосрочните структурни проблеми, които водят началото си от времето преди кризата.

1.1.1. Чрез групата на високо равнище „CARS 21“, форума относно реструктурирането, проведен през октомври 2007 г., и чрез многобройни малки работни групи Комисията вече от дълго време разглежда предизвикателствата, пред които е изправен автомобилният сектор. С приетия през декември 2007 г. информационен доклад относно състоянието и перспективите на европейската автомобилна промишленост (ССМІ/046 Становище относно „Автомобилната индустрия в Европа: настояща ситуация и прогнози“ (CESE 1065/2007 fin rev.)) Комитетът вече осъществи важен принос към този дебат, а в момента е в процес на изготвяне и на становище относно доставчиците и низходящите пазари на автомобилния сектор (ССМІ/059 - Становище относно „Автомобилните части и низходящите пазари на автомобилния сектор“).

1.2. Във втората част на съобщението Комисията описва какви мерки са били взети и какви се планират на общностно равнище и в държавите-членки в рамките на Европейския план за икономическо възстановяване и по-специално за автомобилната промишленост.

## **2. Бележки и заключения**

2.1. Комитетът приветства Съобщението на Комисията. То показва, че Комисията и държавите-членки са готови да подпомогнат автомобилната промишленост в тази драматична ситуация. Комитетът подчертава необходимостта от последователна и съгласувана рамка, за да може, от една страна, да се предотвратят тенденции към протекционизъм и, от друга, да се формулират общи цели.

2.2. В сегашната криза са необходими бързи действия. Някои мерки трябва да бъдат приложени ускорено, преди всичко за да бъдат предпазени МСП – доставчици на автомобилни части – от катастрофа и спешно да бъдат създадени условия за необходимите инвестиции.

2.2.1. Най-напред трябва да се гарантира бърз, в достатъчен размер и целенасочен достъп до финансови средства от страна на банките, на ЕИБ или чрез субсидии и гаранции от страна на държавите-членки.

2.2.2. Въпреки това вероятно няма да може да се избегнат случаи на неплатежоспособност. Ето защо Комитетът призовава Комисията и държавите-членки да преразгледат разпоредбите, свързани с правната уредба по отношение на несъстоятелността, за да установят до каква степен се насърчава продължаването на дейността на предприятията.

2.3. Най-значителното предизвикателство на кризата обаче е да се гарантира заетостта. Целта е да се избегне безработицата и да се запази промишленото ноу-хау. В държавите-членки съществуват различни мерки за преодоляване на ограничен по време спад на поръчките на предприятията (например работа на намалено работно време). В някои държави-членки обаче такива възможности не съществуват, което води до масово съкращаване на работни места. Поради това Комитетът предлага чрез обмен на най-добри практики и целенасочено насърчаване да се поддържа заетостта на работниците. Периодите на по-слабо натоварване на мощностите сега трябва да се използват за мерки за повишаване на квалификацията на работниците.

2.3.1. Комитетът приветства усилията, положени в рамките за Европейския социален фонд, за да стане възможно финансирането на мерки за запазване на заетостта. Той подкрепя предложението Европейският фонд за приспособяване към глобализацията да бъде адаптиран в светлината на кризата. Тъй като предвидените средства в размер на 500 милиона евро може да се окажат недостатъчни, Комитетът предлага те да бъдат увеличени на 1 милиард евро (вж. становище ССМІ/063).

2.3.2. Най засегнатата група от кризата и от свързаното с нея закриване на работни места е тази на работниците на срочни трудови договори и работниците, наемани чрез агенциите за временна заетост. Комитетът предлага да се предприемат особени мерки за тези групи работници и бързо да се приспособи правната рамка преди всичко за работниците, наемани чрез агенциите за временна заетост.

2.4. Необходими са стимули, които засилват търсенето. При това трябва да се следи всички финансови или фискални инициативи (напр. премии за бракуване) да подкрепят и ускоряват технологичното обновяване на сектора (енергийна ефективност на машините, намаляване на емисиите). освен това Комитетът призовава държавите-членки, Комисията, ЕЦБ, а също и социалните партньори да създадат макроикономически рамкови условия, които целят гарантиране на доходите и по този начин засилват вътрешното търсене.

2.5. Във връзка с дългосрочните структурни проблеми Комитетът препраща към информационния доклад на своята Консултативна комисия по индустриални промени (ССМ) „Автомобилната индустрия в Европа: настояща ситуация и прогнози“ (ноември 2007 г.). В него се посочва ясно пред какви предизвикателства е изправена промишлеността и че може да се очакват значителни промени в сектора, които ще се извършат ускорено вследствие на сегашната криза.

2.5.1. На първо време поради кризата и държавните мерки в помощ на сектора се забелязва прехвърляне на пазарните дялове към по-малки, по-екологични и по-евтини модели. Това значително отражение върху добавената стойност на производителите и доставчиците и ще окаже трайно влияние върху сектора.

2.5.2. Ако секторът иска в крайна сметка да излезе от кризата по-силен, именно сега трябва да се положат по-големи усилия в областта на научноизследователската и развойната дейност, иновациите и квалификацията на работната сила. Тази задача е отговорност както на предприятията, така и на държавите-членки и на Общността. Ето защо Комитетът подкрепя описаните от Комисията инициативи.

2.5.3. Необходима е предпазливост, когато структурните проблеми биват свеждани до въпроса за свръхкапацитета. През последните години в Европа бе извършено значително намаляване на производствени мощности (предимно в Испания, Португалия и Обединеното кралство). По този въпрос съществуват големи различия между отделните производители и различни философии. Свръхкапацитетът е донякъде свойствен за системата (например поради смяна на модела, вътрешна конкуренция). Именно в този момент обаче съществува опасност поради кризата да се стигне до „гола сеч“, което по-късно, когато търсенето отново нарасне, може

да доведе също и до недостиг на капацитет и по този начин до увеличаване на вноса. Ето защо Комитетът предлага този въпрос да бъде разгледан в рамките на групата на високо равнище „CARS 21“.

2.5.4. Най-вече американските производители са в дълбока структурна криза. Комитетът приветства усилията, които Комисията полага за намиране на ефикасен политически отговор на свързаните с това трудности на General Motors - Европа и неговите доставчици, като координира действията на засегнатите държави-членки. ЕС трябва упорито да настоява САЩ и General Motors да дадат шанс за оцеляване на европейския клон на предприятието (OPEL/Vauxhall/Saab).

2.5.5. По мнение на Комитета за справяне с предстоящите предизвикателства ще са необходими по-нататъшни усилия на предприятията, но и на държавите-членки и на Европейския съюз като цяло. Поради това Комитетът подкрепя предложенията на Комисията за прилагане на резултатите от консултацията в рамките на CARS 21, както и за по-нататъшните действия. Комитетът се застъпва за продължаване на процеса, подкрепящ по-дългосрочна европейска индустриална политика в контекста на Лисабонската стратегия.

2.5.6. Комитетът посочва освен това значението на низходящите пазари (становище по този въпрос е в процес на изготвяне и ще бъде прието скоро). Той предлага въз основа на опита на CARS 21 да се създаде група на високо равнище, която да се занимае със специфичните предизвикателства, пред които са изправени участниците в дистрибуционния сектор.

2.5.7. Иницирираното от Комисията партньорство за изпреварване на промените в автомобилния сектор е важна стъпка, по-специално също и за разглеждане на социалните последици от реструктурирането. С оглед на драматичното развитие на ситуацията Комитетът призовава участващите социални партньори и Комисията за започване на истински, ефективен социален диалог.

2.6. Основа за по-нататъшния успех на европейската автомобилна промишленост са свободният достъп до световните пазари и лоялната конкуренция. Поради това Комитетът приветства намерението на Комисията да задълбочи диалога с търговските партньори. По-специално трябва да се следят развитията в САЩ и Азия, за да се гарантират равни условия за всички, отказ от протекционистки и дискриминиращи мерки, както и ефективна защита на интелектуалната собственост. Сега Комитетът подчертава, че именно във връзка със сключването на споразумение за свободна търговия с Южна Корея трябва да се настоява за създаването на балансирана рамка за европейската автомобилна промишленост. Настоящото състояние на преговорите не отразява целта за намаляване на нетарифните търговски бариери за европейските производители.

Брюксел, 13 май 2009 г.

Председател  
на Европейския икономически и социален комитет  
Mario SEPI