

I

(Állásfoglalások, ajánlások és vélemények)

VÉLEMÉNYEK

RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

83. PLENÁRIS ÜLÉS, 2010. FEBRUÁR 9–10.

A Régiók Bizottsága véleménye – Egyeztetett és tartós válaszok – Az európai gépjárműiparral kapcsolatos kihívások megválaszolására és a területi kötődés megerősítésére

(2010/C 175/01)

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA:

- megállapítja, hogy a gépjárműipar súlyos válságban van, mely az elkövetkezendő hónapokban tovább mélyülhet, és hatással lesz az európai gazdaság egészére,
- egyfajta „New Deal”-t tart szükségesnek az európai gépjárműipar egésze számára,
- kéri az Európai Bizottságot, hogy dolgozzon ki hosszú távú iparpolitikát a gépjárműágazat számára, a meglévő kezdeményezések köré strukturálva és beépítve a regionális dimenziót, hozzájárulva a versenyképesség, a területi kohézió, a fenntartható fejlődés és az éghajlatváltozás elleni küzdelem európai célkitűzéseihez,
- szeretné egyébiránt, ha a CARS 21 magas szintű csoport fennmaradna, és 2010 első hónapjaitól kezdve a gépjárműipar előtt álló kihívások egyeztetett és hosszú távú megválaszolásának kidolgozásán munkálkodna. Elengedhetetlen, hogy ezen a fórumon az érintett területi önkormányzatok képviselve legyenek, és valamennyi résztvevő hangot adhasson véleményének,
- hangsúlyozza, hogy a gépjárműipari vállalkozások és dolgozók növekvő igényekkel találják magukat szemben a képzés, a belső és külső átképzés, valamint a szociális innováció területén,
- kiemeli, hogy a gépjárműipar új technológiai kihívások előtt áll. Fontos, hogy új megoldásokat találjanak a fenntartható mobilitás terén.

Előadó: Jean Yves Le Drian (FR/PES), Bretagne regionális tanácsának elnöke

I. POLITIKAI AJÁNLÁSOK

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

1. emlékeztet arra, hogy a gépjárműipar **stratégiai** jelentőségű ágazat az Európai Unió számára, hiszen megközelítőleg 12 millió munkahelyet képvisel közvetlen és közvetett módon. A gyártók és számos alkatrészgyártó/-forgalmazó révén a gépjárműipar az Unió egész területén jelen van;
2. megállapítja, hogy a gépjárműipar **súlyos válságban** van, mely az elkövetkezendő hónapokban tovább mélyülhet, és hatással lesz az európai gazdaság egészére;
3. úgy ítéli meg, hogy a politikai és gazdasági események jelenlegi párhuzamának arra kell sarkallnia az Európai Uniót, hogy gondolja át a foglalkoztatás és a fenntartható növekedési potenciál szempontjából kulcsfontosságú gazdasági ágazatoknak nyújtott támogatását;
4. egyfajta „**New Deal**”-t tart szükségesnek az európai gépjárműipar egésze számára;
5. úgy véli: most alapvetően fontos, hogy az ipari megrendelők és az érintett hatóságok megtegyék a szükséges erőfeszítéseket az **egyvezetéseket irányában**;

A legfontosabb kihívások

6. úgy véli, hogy az európai gazdaságélénkítési terv és a nemzeti gazdaságélénkítési tervek részére nyújtott rendkívüli támogatások lezárását követően az fog kiderülni, hogy az európai gépjárműipart jelentős **túlkínálat** jellemzi. Az ágazatnak tehát csökkentenie kell termelési kapacitását, ami Európa-szerte számos összeszerelő műhely és kkv számára fenyegetést jelent;
7. hangsúlyozza, hogy a gépjárműipari vállalkozások és dolgozók **növekvő igényekkel** találják magukat szemben a képzés, a belső és külső átképzés, valamint a szociális innováció területén;
8. hangsúlyozza, hogy a fogyasztók egyre inkább a kevésbé szennyező, megbízhatóbb, megfizethető árú gépjárműveket **keresik**;
9. kiemeli, hogy a gépjárműipar új **technológiai kihívások** előtt áll. Fontos, hogy új megoldásokat találjanak a fenntartható mobilitás terén;

A meglévő európai eszközök rugalmasabbá tételéért

10. sajnálja, hogy a meglévő európai eszközök nem mindegyike alkalmas arra, hogy **gyors választ** lehessen adni azokra a körülményekre, amelyekkel a gazdasági szereplők szembesülnek;

11. különösen sajnálja, hogy az Európai Globalizációs Alkalmazkodási Alap eszközeihez csak hosszadalmas és közvetett eljárással lehet hozzájutni;

12. sajnálattal állapítja meg, hogy egyes regionális önkormányzatok nehézségekbe ütköznek, amikor módosítani kívánják ERFA működési programjukat a válság kontextusához való alkalmazkodás érdekében, jóllehet az Európai Bizottság kezdetben ösztönözte a kiigazításokat;

13. kéri az Európai Parlamentet, hogy foglalkozzon ezekkel a kérdésekkel;

Stratégiai egyeztető fórumra van szükség

14. hangsúlyozza, hogy számos európai terület jövője alapvetően a gépjárműgyártók által hozott döntésektől függ;

15. javasolja az Európai Bizottság, a tagállamok, az érintett területi önkormányzatok, a gépjárműgyártók és a szakszervezetek közötti előzetes párbeszéd fokozását. ⁽¹⁾ Egy ilyen párbeszéd lehetővé tenné a felkészülést a nagyobb szerkezetátalakításokra – melyek elkerülhetetlenek –, valamint az átmenetek kezeléséhez szükséges intézkedések meghozatalát;

16. szeretné egyébiránt, ha a CARS 21 magas szintű csoport fennmaradna, és 2010 első hónapjaitól kezdve a gépjárműipar előtt álló kihívások egyeztetett és hosszú távú megválaszolásának kidolgozásán munkálkodna. Elengedhetetlen, hogy ezen a fórumon az érintett területi önkormányzatok képviselve legyenek, és valamennyi résztvevő hangot adhasson véleményének;

17. javasolja egy **európai megfigyelőközpont** létrehozását a gépjárműipar fejlődésével kapcsolatban a CARS 21, az ágazat szereplői és az érintett hatóságok munkájának megkönnyítésére;

Egy gépjárműipari „New Deal” érdekében

18. kéri az Európai Bizottságot, hogy dolgozzon ki **hosszú távú iparpolitikát a gépjárműágazat számára**, a meglévő kezdeményezések köré strukturálva és beépítve a regionális dimenziót, hozzájárulva a versenyképesség, a területi kohézió, a fenntartható fejlődés és az éghajlatváltozás elleni küzdelem európai célkitűzéseivel;

19. kéri az Európai Bizottságot, hogy különös figyelmet szenteljen az európai strukturális alapok révén létrehozott ipari kapacitások megőrzésének;

⁽¹⁾ A 2009. március 13-i informális ülést, melyre az Európai Bizottság meghívta az érintett államok minisztereit és a General Motors képviselőit, rendszeresen meg kellene ismételni az európai területen jelen lévő többi gyártóval.

20. arra ösztönzi az Európai Bizottságot, hogy az ezzel a politikával kapcsolatos elgondolásaiban támaszkodjék a CARS 21 magas szintű csoportban képviselt szereplőkre;

21. javasolja, hogy a szóban forgó iparpolitikát integrált módon alakítsák ki, beleértve mindenekelőtt a következőket:

A finanszírozáshoz való hozzáférés az alkatrészgyártók/-forgalmazók számára

22. javasolja az Európai Bizottságnak, hogy bővítse a lehetőségeket a belső piac keretén belül a helyi és regionális önkormányzatok számára, hogy azok támogathassák a nehéz helyzetbe került vállalkozásokat;

23. kiemeli, hogy a kis és közepes méretű alkatrészgyártók/-forgalmazók csak **súlyos nehézségek árán tudnak hitelhez jutni**, még ha hosszú távon gazdaságilag képesek a túlélésre és versenyképesek is;

24. javasolja az Európai Bizottságnak és a tagállamoknak, hogy könnyítsék meg egy finanszírozási rendszer létrehozását e vállalkozások számára; ⁽²⁾

Ambiciózus kutatási és innovációs politika

25. arra ösztönzi az Európai Bizottságot, hogy az érintett szereplőkkel egyetértésben és szigorú tudományos elemzések alapján **korlátozott számban válasszon ki néhány** kiemelten támogatandó **technológiai lehetőséget** a „szén-dioxidmentes” gépjármű kifejlesztésének előmozdítására;

26. javasolja, hogy kiegészítő finanszírozásban részesüljön a „Zöld Autó” kezdeményezés és a hetedik kutatási és fejlesztési keretprogram „Közlekedés” fejezete;

27. hangsúlyozza, hogy határozottan fel kell lépni a tiszta mobilitást célzó technológiákról való tájékoztatás, a fogyasztók figyelmének felkeltése és a népszerűsítés érdekében;

28. javasolja az új technológiák (például az elektromos autó) kifejlesztéséhez és piaci bevezetéséhez szükséges **infrastruktúrák és standardok** mielőbbi létrehozását; ⁽³⁾

29. kéri az Európai Bizottságot, hogy indítson útjára egy feltáró kezdeményezést az innováció támogatási lehetőségeiről a gépjárműiparban a forgalmazást megelőző közbeszerzési pályázatokon keresztül;

Megfelelő képzési kínálat

30. hangsúlyozza, hogy a gépjárművek tervezése, gyártása és karbantartása egyre fejlettebb technológiákat tesz szükségessé, és ezáltal újabb **képzési** igényeket támaszt;

31. javasolja az Európai Bizottságnak és a tagállamoknak, hogy már most kezdjék megkönnyíteni a szakképzési és továbbképző tanfolyamok kialakítását és az azokhoz való hozzáférést az új technológiákkal kapcsolatban;

32. javasolja az Európai Bizottságnak és a tagállamoknak, hogy ösztönözzék a külső, vagyis az új ágazatok felé történő átképzést célzó intézkedéseket;

Ösztönző szabályozás

33. hangsúlyozza, hogy az európai szabályozás képes **felgyorsítani a technológiai átmenetet** a tisztább gépjárművek felé;

34. kéri az Európai Bizottságot, hogy folytassa a gépjárművek környezetre gyakorolt hatásának csökkentésére irányuló erőfeszítéseit, szem előtt tartva a vállalkozások alkalmazkodási képességét;

35. javasolja, hogy minden új szabályozást K+F-re irányuló finanszírozás egészítsen ki, lehetővé téve a vállalkozások, különösen a kis- és középvállalkozások számára, hogy megfeleljenek az adott technológiai kihívásnak.

Kelt Brüsszelben, 2010. február 10-én.

a Régiók Bizottsága elnöke
Mercedes BRESSO

⁽²⁾ Például az Egyesült Államokban megvalósított és a CLEPA (Európai Járműalkatrészgyártók Szövetsége) által támogatott „reverse factoring” mintájára.

⁽³⁾ Az iparpolitikával foglalkozó francia-német munkacsoport kiváló példa a szükséges normák és standardok kialakításának felgyorsítását célzó kezdeményezésekre. Feladata ugyanis az együttműködési lehetőségek feltérképezése és új német-francia kezdeményezések elindítása az elektromobilitás területén.