

**BG**

**BG**

**BG**



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 25.2.2009  
COM(2009) 104 окончателен

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА**

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

## СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

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

#### Въведение

Европейският автомобилен сектор е един от водещите промишлени сектори в Европа. Той е основен двигател на растежа, износа, иновациите и създаването на работни места. Въздействието му достига до многобройни други сектори. Секторът има особено значимо трансгранично присъствие — неговите доставчици и производители, както и останалите разположени надолу по веригата фирми от сферата на продажбите и сервизното обслужване, създават мрежа на взаимен интерес, която обхваща всяка една от държавите-членки на ЕС.

Комисията счита, че ЕС се нуждае от динамичен и конкурентноспособен автомобилен сектор. Икономическата криза оказва особено силен натиск върху автомобилостроенето. За да се окаже подкрепа на индустрията и на нейната работна сила във времето на икономически спад и за да се разрешат структурните проблеми в сектора е необходима добре насочена подкрепа, която да направи сектора по-конкурентноспособен и адекватен на изискванията на бъдещето.

Бъдещето на европейската автомобилна индустрия е сигурно. Нейните експортни резултати показват, че тя може да произвежда продукти, годни за един глобален пазар, който ще продължи да се разраства. Работната сила на автомобилостроенето има нужната квалификация, за да поддържа своя сектор начело в технологиите. Вече се работи за създаването на новото поколение от моторни превозни средства, необходими за нисковъглеродната епоха.

Настоящото съобщение описва как ЕС може да включи в действие политическите си лостове, за да окаже подкрепа на автомобилната индустрия. Представена е европейска рамка за действие, която описва как и ЕС като цяло, и държавите-членки могат да предприемат нужните решителни стъпки. Различните държави-членки ще използват различни комбинации от действия, за да отговорят на нуждите на производители, доставчици, търговци на дребно и работници. Увереността, която дава една обща за ЕС рамка, ще позволи на всички тях да постигат най-добри резултати.

Вътрешният пазар е основен източник на жизнени сили за европейската автомобилна промишленост, за конкурентоспособността на нейното производство и за мащаба на нейните продажби. Той ще бъде от основно значение и по време на нейното възстановяване. Поради това е от първостепенна важност държавните помощи и останалите мерки да имат правилната посока и да работят за изграждане на бъдещата сила на сектора, а не да въвеждат краткосрочни изкривявания, които ще повлияят отрицателно на дългосрочната конкурентоспособност. Това налага сътрудничество и действия на равнището над националните решения, за да се гарантира, че те се вписват добре в цялостната амбиция на ЕС.

Същевременно ЕС може да предложи разнообразни други стъпки за изграждане на платформа за стабилизиране на сектора и за подпомагане на възстановяването му. Тук се включват и мерките за инвестиции в стратегически технологии. Включват се също

така стъпки за подпомагане на работниците, застрашени от съкращения, да се преквалифицират и да намерят нова работа, а също така и за опазване и развитие на ключовата квалификация на част от най-ценените специалисти на Европа. Друг елемент са решителните и обединени усилия за противопоставяне на всички протекционистични уклони на глобалните пазари. Напълно естествено секторът ще се ползва пряко и от основните мерки в Европейския план за икономическо възстановяване за възобновяване на активността в кредитирането, както и от конкретни мерки като европейската инициатива за екологично чисти автомобили.

Настоящата европейска рамка за автомобилния сектор показва как интелигентното прилагане на европейските и национални политики може да бъде не само буфер пред автомобилната промишленост по време на силен натиск, но и трамплин напред. Общата цел е през идните десетилетия в ЕС да има динамичен, конкурентноспособен и устойчив автомобилен сектор.

## 1. Конкретното положение на автомобилния сектор

Автомобилната индустрия е от **основно значение за благоденствието на Европа**. ЕС е най-големият световен производител на моторни превозни средства — годишно той произвежда над 18 млн. превозни средства и почти една трета от леките автомобили в света. Секторът е крупен работодател на квалифицирана работна ръка, в който пряко наети са над 2 млн. души, но с който са свързани още близо 12 млн. работни места. Той е основен двигател на знанието и иновациите и инвестира над 20 млрд. евро годишно в научноразвойна дейност, което го прави най-големия частен инвеститор в научноразвойна дейност в Европа. С годишен оборот от 780 млрд. евро и добавена стойност от над 140 млрд. евро, секторът дава мащабен принос в БВП на ЕС. Износът му е много по-голям от вноса му и при обща стойност на износа от 125 млрд. евро показва положително търговско салдо от 60 млрд. евро. Освен това секторът играе централна роля в противопоставянето на много от ключовите икономически, социални и екологични предизвикателства пред Европа днес, например устойчивата мобилност и безопасността.

Автомобилното производство е тясно свързано с **редица други сектори**. Сред неговите ключови доставчици са електрониката, машиностроенето и електротехниката, информационните технологии, стоманодобивът, химическата промишленост, производството на пластмаси, метали и гума. В автомобилното производство се влагат 20 % от стоманодобива на ЕС и 36 % от добива на алуминий. Секторът има и много значимо **трансгранично** измерение в Европа и по света. В рамките на ЕС неговите 250 производствени линии са разположени на територията на 16 държави-членки, като няма държава-членка, която да не участва във веригата на доставки за производството и след това във веригата на продажбите. В типичния случай при производството на една кола има около 50 доставчици на компоненти, произхождащи от всички краища на Европа, които генерират 75 % от добавената стойност в един нов автомобил. В резултат на това стойността на вътрешнообщностната търговия с автомобилни продукти е със значителен обем — припл. 360 млрд. евро през 2008 г. Поради това всеки спад в автомобилния сектор засяга в голяма степен други сектори и всички държави-членки на ЕС.

Настоящата икономическа криза е белязана от внезапен спад в производството. През последното тримесечие на 2008 г. промишленото производство на ЕС спадна с 8,4 % и от факта, че притокът на поръчки започва да спада, става ясно, че са налице всички

белези за задълбочаване на процеса. Тъй като 60-80 % от новите автомобили в Европа се купуват с помощта на кредити, финансовата криза, от която започна икономическият спад, засегна автомобилната промишленост особено тежко — наблюдаваното свиване с 20 % е най-голямото в историята ѝ. Подобни тенденции се наблюдават и в сектори, които са тясно свързани с автомобилната промишленост, например потреблението на стомана се очаква да спадне с 30 % през първото тримесечие на настоящата година и с 16 % през второто. Трудното положение на европейската автомобилна промишленост се дължи на три основни причини.

На първо място, налице е рязък и повсеместен **спад в търсенето на леки и товарни превозни средства** и в ЕС, и по света. Затегнатите условия на кредитиране, спадащите цени на акциите и активите и несигурността, породена от световната икономическа конюнктура, се проявяват като много ниско доверие от страна на потребителите и намаляваща покупателна способност. През последното тримесечие на 2008 г. броят на новорегистрираните автомобили в Европа е спаднал средно с 20 %. Продажбите на нови леки автомобили са спаднали с 1,2 млн. през 2008 г. През януари 2009 г. европейският пазар на леки автомобили беше с 27 % под нивото си от година по-рано. Производителите на товарни автомобили бяха още по-тежко засегнати, като поръчките за тежкотоварни автомобили спаднаха от 38 000 през януари 2008 г. на 600 през ноември 2008 г., което се равнява на две трети от дневния производствен капацитет на среднестатистическия производител на тежкотоварни превозни средства. Положението е различно в различните държави-членки, но спадът се усеща на всеки един от пазарите в ЕС и всички големи производители на европейския пазар са тежко засегнати.

На второ място, части от автомобилната индустрия докладват за **проблеми при достъпа до кредитно финансиране** и за страхове от **дефицит на ликвидност**. Със сегашните си понижени в светлината на пазарните прогнози кредитни рейтинги някои компании не могат да получават заеми при разумни условия. Според оценките петте най-големи кредитни фирми, подчинени на автомобилни производители в Европа, ще трябва през 2009 г. да генерират около 10 млрд. евро средносрочни и дългосрочни кредити. Освен това доставчиците допълнително изразяват притеснения относно това, че надолу по веригата на доставките няма движение на финансови средства. Положението е особено тежко за по-малките доставчици от по-долните „етажи“, които имат по-малка капитализация и са по-слабо диверсифицирани от по-големите си колеги.

На трето място индустрията страда от **дългосрочни структурни проблеми**, които предшестваха кризата. Автомобилните компании и преди кризата работеха в много конкурентна бизнес среда. Високите постоянни разходи, структурният свръхкапацитет и интензивната ценова конкуренция станаха причина много автомобилни компании да се насочат още тогава към намаляване на разходите и подобряване на вътрешната ефективност. Сред доставчиците също се стигна до значителна консолидация. Неотдавнашният спад в търсенето и производството влошиха положението, като средно свръхкапацитетът в Европа се оценява на поне 20 %. В световен мащаб капацитетът за производство на превозни средства към момента е при бл. 94 млн. броя годишно, като търсенето за 2009 г. се оценява на при бл. 55 млн.

Ситуацията се утежнява от засилващия се риск от **протекционизъм** и заплахата за редуциран достъп на европейските производители до пазарите на трети страни, където те имаха отлични резултати в миналото. Първите случаи са вече факт под формата на

нови лицензионни изисквания за внос, напр. в Аржентина и Бразилия, или увеличени вносни мита, напр. в Русия.

Настоящите прогнози за 2009 г. не са обнадеждаващи. Наличните анализи прогнозираят продължаващи спадове в пазара на леки автомобили в размер между 12 и 18 % (прибл. 1,5—2,5 млн. превозни средства). Очакванията на индустрията са търсенето на търговски превозни средства да спадне с около 30 на сто. Вероятно това ще засили натиска върху цялата верига на стойността в автомобилостроенето, особено по отношение на производствените обеми, използването на капацитета, заетостта и инвестициите в научноизследователска дейност. Сnižеното търсене вероятно ще доведе до продължаващи спадове в производството, като според оценките само за първите две тримесечия на 2009 г. те ще бъдат в размер на 25 %.

Спадащото производство и последващото намаляване на разходите от страна на автомобилните фирми вече доведе до съкращения на **работни места**. Досега те засягат най-вече временно наетите работници. Секторът обаче сочи, че влошаващите се пазарни условия биха могли да изложат на риск 15 до 20 % от работната сила, а всеки трети доставчик да бъде поставен в рисково положение поради кризата. Отрицателният за заетостта ефект може да се засили вследствие на регионалните ефекти, породени от клъстерното естество и териториалната концентрация на автомобилната промишленост. Допълнителен източник на натиск са потенциалните вторични ефекти от реструктурирането на „GM“ и „Chrysler“. „GM“ например обяви, че от общо 47 000 работни места, които ще бъдат съкратени през следващите години, 26 000 са извън САЩ.

**Дългосрочните глобални прогнози** за автомобилната индустрия обаче са обещаващи: според тях световното търсене на превозни средства ще отбележи двукратно и дори трикратно увеличение през следващите 20 години вследствие на моторизирането на нововъзникващите пазари. Императивът за по-екологичен автомобилен парк ще донесе нови възможности за иновативни технологии. Тъй като сегашният спад в търсенето на развитите пазари като Европа и САЩ удължава периода, необходим за цялостно обновяване на парка, в бъдеще ще се открие още по-голямо поле за подем на пазара. Поради това е особено важно автомобилната индустрия на ЕС да бъде способна да премине през периода на спад и да бъде готова да се възползва от ситуацията при възвръщането на търсенето.

## 2. ОТГОВОР В ПОЛИТИКИТЕ

Стъпвайки върху подновеното през 2005 г. лисабонско партньорство за растеж и заетост, в което автомобилният сектор беше посочен като европейски актив, **Европейският план за икономическо възстановяване**<sup>1</sup> посочва, че сега секторът се нуждае от политики, които отговарят активно на настоящото положение. Ключов приоритет занапред ще бъде да се гарантира, че европейската индустрия е в състояние да отговори на сегашната криза и да излезе от нея в по-силна позиция, за да се конкурира в световен мащаб след подобряване на пазарните условия. Това ще бъде възможно, по-специално ако автомобилостроенето овладее тройното предизвикателство на лидерската позиция в технологиите, съчетана с екологични характеристики и безопасност на световно ниво.

---

<sup>1</sup> Съобщение на Комисията до Европейския съвет от 26.11.2008 г. — „Европейски план за икономическо възстановяване“ - COM(2008) 800.

Планът за възстановяване акцентира не само върху това колко важно е да се обърне внимание на причините на сегашните проблеми в автомобилния сектор, но и върху това за целта да се избере подход, който ще гарантира и засили още повече дългосрочната конкурентоспособност на отрасъла. Това означава по-специално да се отговори на еволюиращото потребителско търсене, в Европа и по света, като се ускори разработката и производството на екологични коли с помощта на високи нива на инвестиции в научноразвойна дейност и иновации. Подобен подход от своя страна ще допринесе много за това индустрията да се подготви за нисковъглеродната икономика и за постигането на амбициите на Европа за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> и подобряване на енергийната сигурност.

**Основната отговорност** за справяне с кризата е **на индустрията**, на отделните компании и техните ръководители. Самата индустрия е призвана да работи за разрешаване на структурните проблеми в производствената ефективност и използването на капацитета по начин, който повишава дългосрочната ѝ конкурентоспособност и устойчивост.

Освен това като част от общия подход в индустриалната политика ЕС и неговите държави-членки могат да допринесат за създаването на **рамковите условия**, в които индустрията може да процъфтява. Те могат и да утвърдят лоялната конкуренция на отворените световни пазари. Целевата временна **подкрепа от публичния сектор** на равнище ЕС и държавите-членки може да спомогне да бъдат допълнени усилията на индустрията да устои на кризата и да смекчат отрицателния ефект на вероятното реструктуриране върху заетостта. Подобна публична подкрепа следва за предпочитане да бъде обхваната от хоризонтални инструменти, приложими към индустрията като цяло, и да бъде реализирана чрез комбинация от действия на европейско равнище и на равнище държавите-членки. По време на неофициална среща на министри на 16 януари държавите-членки споделиха тези възгледи и се договориха по няколко ключови принципа, които да ръководят техния отговор на сегашната ситуация, например необходимостта от открити световни пазари, лоялна конкуренция, зачитане на доброто регулиране, а също така сътрудничество и прозрачност.

Важно ще бъде да се гарантира, че мерките, приети на равнището на държавите-членки, са **съгласувани, ефективни и координирани**. Тъй като много от значението на европейската автомобилна индустрия произтича от верижното въздействие, което тя има за голяма част от икономиката на ЕС, от особена важност е да се гарантира доброто действие на вътрешния пазар и да се запази неутралитет по отношение на конкуренцията и да се поддържат еднакви условия, като по този начин се насърчи солидарността между държавите-членки.

В Европейския план за икономическо възстановяване Комисията очерта основните елементи на публичната подкрепа, приложима за автомобилния сектор. Част от мерките са общи, докато други са специално насочени към автомобилната индустрия. Основните **цели** на предлагания подход са: 1) да се окаже подкрепа на търсенето с цел да се спомогне за преодоляване на последиците от свиването на кредитирането; 2) да се улесни приспособяването с цел смекчаване на цената на реструктурирането, особено за работниците, и повишаване на тяхната квалификация; 3) насърчаване модернизирането на заводите с оглед гарантиране на устойчива конкурентоспособност за сектора на световно равнище и 4) подкрепа на индустрията за осъществяване на радикалните технологични промени, които налага проблемът на изменението на

климата. Въпреки че вече е постигнат известен напредък, важно е да се гарантира, че целите се постигат докрай и ефективно и последователно.

#### **а) Рамкови условия и инициативата CARS 21**

Чрез CARS 21 Комисията разработи средно- до дългосрочна координирана и предсказуема рамка на политиката за автомобилната индустрия въз основа на постоянен диалог и консултации с всички основни заинтересовани страни. При сегашния икономически климат ясната ориентация към дългосрочна конкурентоспособност на базата на иновации, безопасност и екологични характеристики придобива все по-голяма важност. Поради това Комисията препотвърждава своя ангажимент да отчете в пълна степен препоръките от процеса CARS 21 (вж. приложение 1) при пълно спазване на принципите на по-доброто регулиране. Комисията ще се погрижи чрез действията във връзка с CARS 21 да бъде приет последователен и координиран, прогресивен подход към бъдещия пътен транспорт, както и изисквания за устойчива мобилност. Предвид ефекта от сегашната криза Комисията ще прецени разходите и ползите на евентуални нови законодателни инициативи и ще се стреми, доколкото е възможно, да избягва създаването на допълнителна икономическа тежест.

#### **б) Достъп до финансиране и постоянни инвестиции в иновации и научни изследвания**

От ключово значение е да бъде възстановено предлагането на финансиране при разумни условия и да бъде възвърната ликвидността, така че жизнеспособните компании да не фалират, а потребителите да могат да си осигуряват кредитирането, необходимо им за покупка на нови автомобили. Да се направи така, че финансовата система да заработи добре, остава пръв приоритет при извеждането на икономиката на пътя към възстановяване. Това е особено важно за автомобилния сектор, за който е характерна капиталоемкостта и финансирането с кредити частно търсене. Автомобилната промишленост ще трябва по-специално да финансира научни разработки и иновации за проектиране на нови двигатели, които отговарят на амбициозното европейско законодателство за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> след 2012 г. Новите превозни средства ще трябва да отговорят на по-строги прагове за емисиите на замърсители и на по-високи изисквания за безопасност. Поради това е наложително на компаниите да се окаже помощ, за да получат достъп до финансиране.

Темата за финансирането не касае само бъдещето на европейската автомобилна индустрия, а и икономиката като цяло. На **първо място**, към нея трябва да се подхожда чрез **мерки в подкрепа на финансовия сектор** на европейско равнище и на равнище държавите-членки. В това отношение Комисията вече предприе важни инициативи с приемането на съобщението относно прилагането на правилата за държавната помощ към банковия сектор<sup>2</sup> и съобщението относно рекапитализацията на финансовите институции в условията на настоящата финансова криза<sup>3</sup>. Специално по отношение на

---

<sup>2</sup> Съобщение относно прилагане на правила за държавна помощ към мерки, взети във връзка с финансовите институции в контекста на настоящата световна финансова криза, декември 2008 г. (ОВ С 16, 22.1.2009 г. стр. 1); ревизирано на 25.2.2009 г. - С(2009) 1270.

<sup>3</sup> Съобщение на Комисията — Рекапитализация на финансовите институции в условията на настоящата финансова криза: ограничаване на помощта до необходимите минимални равнища и предпазни мерки срещу излишното нарушаване на конкуренцията (ОВ С 10, 15.1.2009 г., стр. 2.)



автомобилния сектор следва да се отбележи, че финансовите клонове на производителите на автомобили също могат да се явят като субекти, отговарящи на условията за получаване на помощ по схемите, приети от Комисията за банковия сектор. Освен това Комисията е наясно със съществуването на потенциално зловредни **проблеми в ликвидността, по-специално в сектора на доставките** и заедно с Европейската инвестиционна банка (ЕИБ) и държавите-членки ще търси начини за подобряване на кредитните потоци към МСП, в т.ч. и доставчиците на автомобилната промишленост.

От гледна точка на държавните помощи новите мерки по **Временната рамка за мерките за държавна помощ**, приета през декември 2008 г.<sup>4</sup> (несъществена адаптация на 25 февруари 2009 г.) са разработени с оглед на това да позволят на държавите-членки да предоставят помощ на компании, срещащи проблеми при осигуряването на ликвидност. Типичните инструменти, разрешени съгласно тази рамка, са субсидираните заеми, субсидираните гаранции и субсидираните заеми за производството на екологични продукти, в т.ч. и екологични коли. В този контекст трябва да се подчертае, че помощите, предоставени въз основа на тези рамки, съответстват в пълна степен на правилата на вътрешния пазар с цел недопускане на изкривяване и фрагментация. Тази рамка се отнася само до компаниите, чиито затруднения не предшестват кризата. За компаниите, чиито затруднения се дължат основно на структурни проблеми, а не на сегашната криза, всяка държавна помощ трябва да бъде подкрепена от план за реструктуриране, който осигурява дългосрочна жизнеспособност в съответствие с целите за утвърждаване на конкурентоспособността на съответната промишленост.

Широката гама от „традиционни“ инструменти за държавни помощи (вж. списъка в приложение 2), които държавите-членки могат да използват в подкрепа на своите индустрии, също може да бъде важно средство за насърчаване на научноизследователската дейност и иновациите в автомобилната индустрия, екологичното развитие и реструктуриране, когато такова е необходимо, като същевременно във вътрешния пазар бъде запазена равнопоставеността на условията.

Заедно с Европейската инвестиционна банка и държавите-членки Комисията ще подкрепи индустрията в нейните усилия за **запазване на инвестициите в технологиите на бъдещото** (особено екологичните технологии като горивоефективност и алтернативни двигатели) по времето на икономическия спад. Ще се работи предимно чрез **Европейската инвестиционна банка**, както и чрез **7-ма рамкова програма за научноизследователска дейност**.

ЕИБ вече увеличи размера на средствата, планирани за автомобилния сектор, по-специално чрез новия европейски механизъм за чист транспорт, до годишен бюджет от 4 млрд. евро за 2009 и 2010 г. Заемите, отпускани на автомобилната промишленост, могат да се включват и от хоризонтални програми, по-специално такива, насочени към МСП, конвергенция или безопасност. Дейностите са вече на доста напреднал етап и се очаква ЕИП да одобри през март финансиране в размер на 3,8 млрд. за проекти в автомобилния сектор, като в процес на подготовка са проекти, на обща стойност 6,8 млрд. евро. Комисията и ЕИБ ще продължат да работят в тясно сътрудничество, за да гарантират, че предоставеното финансиране дава възможно най-добри резултати.

---

<sup>4</sup> Временна общностна рамка за мерките за държавна помощ за подпомагане на достъпа до финансиране при настоящата финансова и икономическа криза, (ОВ С 16, 22.1.2009 г., стр. 1).

Възможността кредитирането, планирано за 2009 и 2010 г., да се изтегли още по-напред, се обмисля постоянно. Процедурите за оказване на подкрепа са рационализирани и позволяват възможно най-кратки срокове за оформяне на решенията след подаване на искане за подкрепа, но същевременно са запазени строги процедури на оценка с цел да се гарантира дългосрочната жизнеспособност на инвестицията.

Тези усилия ще бъдат подкрепени от **научноизследователско партньорство** между публичния и частния сектор относно мобилността на бъдещето, като неговата обща стойност се оценява на 1 млрд. евро. В съответствие с подготвителната работа, свършена като част от 7-та рамкова програма за научни изследвания и съответните европейски технологични платформи, основната насоченост на това партньорство ще бъде в посока разработването на екологични превозни средства, в т.ч. леки автомобили, автобуси, градски превозни средства и камиони, но също така и в посока разрешаване на свързаните с тях въпроси като инфраструктура и логистика. Освен това целият потенциал за допълнително административно опростяване на публичните програми за научноразвойна дейност и на публично-частните партньорства в тази област следва да бъде използван. В допълнение Комисията призовава държавите-членки да окажат подкрепа на научноизследователските дейности в екологията и да засилят инвестициите в инфраструктурата за екологичния транспорт, например електрически автомобили и превозни средства, работещи с водород, като се стараят да работят координирано, за да избегнат скъпоструващото дублиране и да увеличат максимално постиганото въздействие.

На последно място Комисията работи за създаване на необходимата **стандартизация**, чрез която да се гарантира, че на бъдещите технологични решения ще се осигури правна сигурност и те ще могат да бъдат прилагани в целия вътрешен пазар.

#### **в) Засилване на търсенето на нови превозни средства и ускоряване подмяната на автомобилния парк**

Държавите-членки предприеха мерки, които стоят от страната на пазарното търсене, тъй като подобни мерки са най-ефективното средство за **противопоставяне на краткосрочния спад в търсенето и за повишаване на потребителското доверие**. Тъй като девет държави-членки вече са създали системи за рециклиране и оползотворяване („системи за бракуване“), а други обмислят тяхното въвеждане, Комисията за първи път покани експерти от държавите-членки на среща на 16 февруари 2009 г., за да осигури прозрачността на всички инициативи и възможност за обмен на добри практики. Комисията обсъди с държавите-членки общи принципи, които ще дадат възможност за гладко приемане на подобни системи за бракуване (вж. приложение 3). Освен това Комисията се е ангажирала да ускори процеса на тяхното одобрение съгласно Директива 98/34/ЕО.

Комисията приканва държавите-членки да използват пълноценно **обществените поръчки**, за да засилят търсенето на по-чисти и горивоефективни превозни средства в краткосрочен план, като същевременно преценят възможността за развитие на инвестициите в инфраструктурата и в обновяването на парка на обществения транспорт, в т.ч. и тежкотоварните автомобили в него.

#### **г) Опазване на квалификацията и заетостта и минимизиране на социалната цена**

Прогнозите за заетостта в автомобилния сектор предизвикват сериозна загриженост и заслужават да им бъде отдадено нужното политическо внимание. Държавите-членки ще трябва да се изправят пред значителни предизвикателства, а няколко региона може да бъдат изключително силно засегнати.

В съответствие с това европейските социални партньори и браншовите организации от сектора стартираха през октомври 2007 г. **„Европейско партньорство за изпреварване на промените в автомобилния сектор“**. Изпълнява се комплексна двугодишна програма за изпреварване и смекчаване на социалния ефект от реструктурирането.

В подкрепа на **социалната цена на адаптацията и за гарантирано запазване на равнищата на квалификация в индустрията**, необходими за бъдещата ѝ конкурентоспособност, могат да бъдат мобилизирани различни фондове и инструменти на политиките на ЕС. Това трябва да стане по начин, който подкрепя постепенния преход към нови форми на производство и не изключва провеждането на необходимото реструктуриране. Подобни мерки са приложими към всички сектори, но са особено съотнесими за автомобилния сектор и неговата верига на доставки, тъй като той ще трябва да се справи със значителен свръхкапацитет.

Комисията вече предложи увеличение на авансовите плащания от **Европейския социален фонд (ЕСФ)** и опростяване на критериите. Това може да се използва в подкрепа на изпълнението на мерки за запазване на работни места и борба с безработицата в автомобилната промишленост, като: i) подкрепа на преминалите на непълно работно време чрез финансиране на обучение и част от разходите за труд, както свързани с възнаграждението, така и несвързани; ii) подкрепа за реструктурирането на компаниите и на сектора; iii) финансиране на преквалификацията; iv) предугаждане на изискванията на промените и адаптиране на квалификацията. Налице са успешни примери за подкрепа от ЕСФ за реструктурирането на автомобилната индустрия в миналото, от които може да се почерпят идеи.

Възможностите за извличане на ползи от интервенции, финансирани от **Европейския фонд за приспособяване към глобализацията (ЕФПГ)**, също трябва да бъдат проучени докрай. ЕФПГ вече се е намесвал при четири случая от автомобилния сектор и предстои да участва в пети. Предлагането на тази подкрепа ще се подобри още повече след като Европейският парламент и Съветът приемат изготвеното неотдавна предложение на Комисията. Това ще позволи на Фонда да интервенира по-бързо и за ограничен период от време ще позволи интервенциите да бъдат мотивирани с настоящата икономическа криза, независимо от наличието на евентуална връзка с глобализацията.

#### **д) Отворени пазари и лоялна конкуренция по цял свят**

Периодите на икономическа несигурност засилват вероятността страните да се опитат да защитят индустриите си с помощта на пречки пред търговията. Докато **лоялната конкуренция на отворените пазари** може да спомогне за противопоставяне на сегашната криза, всички протекционистични мерки могат потенциално да я засилят. ЕС се е ангажирал да не допусне създаването на нови търговски рестрикции по отношение на трети страни. Той очаква същото отношение от своите търговски партньори и няма да толерира съживяване на протекционизма.

Комисията ще следи отблизо процесите на международната сцена и ще насърчава **международния диалог**, по-специално със своите основни търговски партньори, в т.ч. САЩ, Япония, Корея и Китай. Заедно с тях ЕС ще работи за това световните пазари да се запазят отворени и да се гарантира лоялна конкуренция.

### 3. УКРЕПВАНЕ НА ПАРТНЬОРСТВОТО

Комисията поема ангажимента да обединява държавите-членки и останалите действащи лица с цел да осигури последователен и координиран подход в подкрепа на европейската автомобилна промишленост. Ще се извършва текущ преглед на постигания напредък. Комисията предлага процесът CARS 21 да бъде подсилен и възнамерява да организира кръгла маса на държавите-членки, автомобилната индустрия (производители и доставчици) и профсъюзите. Основната ѝ задача следва да бъде да предостави платформа за взаимно информиране, диалог и добри практики. Тя следва да окаже подкрепа на усилията на сектора да се реструктурира, така че да може да се конкурира на световните пазари, като силният акцент бъде поставен върху запазването на квалификацията в индустрията, преквалификация на работниците за бъдещи задачи и нови работни места в този и в други сектори.

Кръглата маса следва също така да следи развитието в следните области:

- Съживяване на **частното търсене** и изтегляне напред на **публичното търсене**
- Финансова подкрепа за **научноизследователската работа**
- Активна подкрепа за намаляване на **свърхкапацитета** и същевременно запазване на **квалифицираната работна сила** чрез Европейския социален фонд и Европейския фонд за приспособяване към глобализацията;
- Стриктно спазване на **препоръките на CARS 21**, по-специално по отношение на подобро регулиране и необходимостта от претегляне на ползите и разходите за всяка нова законодателна инициатива с цел избягване, доколкото е възможно, създаването на допълнителна икономическа тежест;

Комисията е готова да използва докрай потенциала на Трансатлантическия икономически съвет за активизиране на диалога със САЩ по отношение положението на американските автомобилни производители и неговия верижен ефект към ЕС.

Приложение 1: Заключение от междинния преглед на CARS 21

Приложение 2: Списък на инструментите за държавна помощ

Приложение 3: Насоки за системи за бракуване