

Kodeks postępowania w przemyśle motoryzacyjnym w świetle COVID-19

Bruksela, 15 kwietnia 2020 r.

Preambuła:

Po ponad dekadzie wzrostu gospodarczego i rozwoju innowacyjności następującej po ciężkim kryzysie finansowym w latach 2008-2009, przemysł motoryzacyjny niemalże stanął teraz w miejscu. To bezprecedensowa sytuacja, która może wyrządzić wiele szkód w tej jak dotąd dobrze prosperującej, innowacyjnej i konkurencyjnej gałęzi gospodarki.

W oparciu o błędy kryzysu z lat 2008-2009, dzięki silnej woli wszystkich przedstawicieli łańcucha wartości w połączeniu z silną etyką biznesową, przemysł motoryzacyjny stara się wyjść z obecnej sytuacji jeszcze mocniejszy. Wnioski zawarte w niniejszym kodeksie mają posłużyć wypracowaniu postępowania koniecznego do walki z kryzysem spowodowanym COVID-19.

Podejście ogólne:

- Problem COVID-19 jest postrzegany jako wyzwanie zarówno w aspekcie ochrony zdrowia, społecznym oraz gospodarczym, które będzie pociągać za sobą konsekwencje dla poszczególnych obywateli, przedsiębiorstw, jak i państw członkowskich. Minimalizacja ryzyka dla pracowników oraz społeczeństwa powinna być zawsze stawiana na pierwszym miejscu.
- Wspólne monitorowanie sytuacji związanej z COVID-19 w duchu partnerstwa, w zgodzie z obowiązującymi przepisami z zakresu konkurencji oraz prawa antymonopolowego, może dać najlepsze wymierne efekty w drodze do ochrony obywateli oraz minimalizacji negatywnych skutków kryzysu dla gospodarki.
- Do podejmowania decyzji umożliwiających skuteczne przywrócenie funkcjonowania łańcucha dostaw potrzebne jest obranie odpowiedniego podejścia po zakończeniu kryzysu. Powinno ono polegać na wspólnej i otwartej współpracy umożliwiającej szybkie i skuteczne podejmowanie decyzji w duchu solidarności.

Bezpieczeństwo w miejscu pracy:

Priorytetem pozostaje zdrowie i bezpieczeństwo obywateli oraz pracowników. Dlatego też wszyscy uczestnicy łańcucha wartości zobowiązują się do:

- zagwarantowania bezpiecznego środowiska pracy, w zgodzie z obowiązującymi wymogami dot. bezpieczeństwa.
- wezwania władz do ustanowienia zharmonizowanych zasad w całej UE, na tyle na ile to możliwe.
- omówienia z partnerami społecznymi wspólnych kryteriów, standardów i warunków gwarantujących pracownikom bezpieczny powrót do pracy i wznowienie produkcji.
- zagwarantowania niezawodnej komunikacji z pracownikami, zapewnienia środków ochrony osobistej oraz odpowiedniego przeszkolenia pracowników.
- dzielenia się dobrymi praktykami z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy z innymi partnerami w łańcuchu dostaw.

Transparentność:

Skuteczne wyjście z kryzysu będzie wymagać terminowej wymiany niezbędnych oraz odpowiednich informacji umożliwiających partnerom jak najefektywniejsze planowanie i działanie. Partnerzy w łańcuchu wartości zobowiązują się do:

- wymiany w sposób przejrzysty wiarygodnych informacji dot. oczekiwanego zapotrzebowania oraz informowania pozostałych w stosownym czasie o opóźnieniach i dalszych problemach.
- dzielenia się z partnerami informacjami dot. ewentualnego zamknięcia, przestojów lub zwiększenia mocy przerobowych tak by unikać niepotrzebnych wydatków.
- komunikowania partnerom w jasny i przejrzysty sposób informacji o osiągalnych mocach przerobowych zakładów produkcyjnych, z zachowaniem zasad bezpieczeństwa.
- uzgadniania w dobrej wierze z pozostałymi partnerami biznesowymi czy wyjątkowa sytuacja wymaga ustanowienia nowych priorytetów w realizowanych projektach z uwzględnieniem ograniczonych możliwości centr B+R oraz zakładów produkcyjnych.

To może wymagać zrewidowania i/lub odłożenia pewnych założeń projektowych lub planów.

Wymogi umowne:

Wszyscy uczestnicy łańcucha wartości dzielą odpowiedzialność za kontynuację funkcjonowania sektora. W dobie kryzysu kluczowe jest utrzymanie płynności. Dlatego też uczestnicy rynku wierzą, że:

- przemysł motoryzacyjny wyjdzie z kryzysu jedynie jeśli wszyscy jego uczestnicy będą stosować się do wspólnie ustalonych warunków umownych, w szczególności dotyczących płatności, odbioru i terminowych dostaw zamawianych produktów, inwestycji, narzędzi, badań, rozwoju i usług inżynierskich oraz zapasów tworzonych na podstawie zamówień, oraz
- przy uwzględnieniu nadzwyczajnych okoliczności wpływających na cały przemysł, wspomniane warunki (w tym klauzule odnoszące się do siły wyższej) powinny być stosowane w sposób pragmatyczny mając na celu uniknięcie niepotrzebnych wydatków oraz zapewnienie ogólnej dobrej kondycji całego łańcucha wartości.

Przygotowanie do poprawy sytuacji:

Sprawne wznowienie produkcji w całym przemyśle motoryzacyjnym nie będzie możliwe bez bliskiej współpracy i koordynacji. Wszyscy uczestnicy rynku zobowiązują się więc do:

- terminowego zwiększania mocy produkcyjnych, koordynowanego z partnerami w dalszym trudnym otoczeniu gospodarczym i sanitarnym. Dotyczy to projektów, zakładów produkcyjnych, jak również zdolności logistycznych oraz, jeśli to konieczne, uwzględnienia potencjalnych krytycznych potrzeb zaangażowanych stron.
- rozważenia wpływu przestojów w jednym regionie na dostępność części niezbędnych do kontynuacji produkcji w innych częściach świata.

Uczciwa konkurencja

Pomimo uznanej potrzeby szerokiej współpracy w przemyśle, wszyscy uczestnicy łańcucha wartości są w pełni zobowiązani do stosowania się do obowiązujących przepisów dotyczących konkurencji. Oprócz regularnego przeglądu prawnego wszelkich działań koordynacyjnych oraz wymiany informacji mają zastosowanie następujące zasady:

- sensytywne informacje biznesowe, w tym obejmujące informacje dot. zapotrzebowania, zdolności produkcyjnych oraz planowanych przestojów lub zwiększenia mocy produkcyjnych, powinny być ograniczone do partnerów z tego samego łańcucha wartości i nie powinny być udostępniane partnerom z konkurencyjnych łańcuchów wartości.
- tam gdzie tymczasową wymianę informacji lub współpracę pomiędzy konkurującymi podmiotami uzna się za niezbędną w celu uniknięcia niedoboru dostaw spowodowanego COVID-19, taka wymiana informacji lub współpraca będzie odbywać się zgodnie z postanowieniami art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG lub innych przepisów prawa konkurencji lub też zgodnie z wytycznymi organów właściwych ds. konkurencji.

O ACEA

ACEA reprezentuje 16 głównych, działających w Europie producentów samochodów osobowych, vanów, samochodów ciężarowych oraz autobusów: BMW Group, CNH Industrial, DAF Trucks, Daimler, Ferrari, Fiat Chrysler Automobiles, Ford of Europe, Honda Motor Europe, Hyundai Motor Europe, Jaguar Land Rover, PSA Group, Renault Group, Toyota Motor Europe, Volkswagen Group, Volvo Cars, oraz Volvo Group.

O CLEPA

CLEPA reprezentuje ponad 3 000 firm zajmujących się produkcją najnowocześniejszych komponentów oraz innowacyjnych technologii z zakresu bezpiecznej, inteligentnej i zrównoważonej mobilności, inwestujących rocznie ponad 25 mld euro w badania i rozwój. Europejscy producenci części motoryzacyjnych zatrudniają łącznie blisko 5 mln osób.