

EUROPEES PARLEMENT

2004



2009

Zittingsdocument

18.3.2009

B6-0156/2009

ONTWERPRESOLUTIE

naar aanleiding van de verklaring van de Commissie
ingediend overeenkomstig artikel 103, lid 2, van het Reglement
door Rebecca Harms
namens de Verts/ALE-Fractie
over de toekomst van de automobieliindustrie in Europa

Resolutie van het Europees Parlement over de toekomst van de automobiellndustrie in Europa

Het Europees Parlement,

- gezien de conclusies van het voorzitterschap van de Europese Raad van Lissabon van 23 en 24 maart 2000,
 - gezien de mededeling van de Commissie aan de Europese Voorjaarsraad van 2 februari 2005 – "Samen werken aan werkgelegenheid en groei: Een nieuwe start voor de Lissabon-strategie" (COM(2005)0024),
 - gezien het eindverslag van de groep op hoog niveau getiteld 'CARS 21: Een concurrerend regelgevingskader voor de automobiellndustrie voor de 21e eeuw", gepubliceerd in 2006,
 - gezien de mededeling van de Commissie van 7 februari 2007 getiteld "Een concurrerend regelgevingskader voor de automobiellndustrie voor de 21e eeuw: Standpunt van de Commissie over het eindverslag van de CARS 21-groep op hoog niveau" (COM(2007)0022),
 - gezien de conclusies van het voorzitterschap van de Europese Raad van Brussel van 15 en 16 oktober 2008,
 - gezien de mededeling van de Commissie van 29 oktober 2008 getiteld "Van financiële crisis naar herstel: een Europees actiekader" (COM(2008)0706),
 - gezien de mededeling van de Commissie van 26 november 2008 aan de Europese Raad "Een Europees economisch herstelplan" (COM(2008)0800),
 - gezien de mededeling van de Commissie van 4 maart 2009 aan de Europese Voorjaarsraad getiteld "Op weg naar Europees herstel" (COM(2009)0114),
 - gezien de verklaringen van de Raad en de Commissie van 4 februari 2009 over de gevolgen van de financiële crisis voor de automobiellndustrie,
 - gezien de mededeling van de Commissie van 25 februari 2009 getiteld "Aanpak van de crisis in de Europese automobiellndustrie" (COM(2009)0104),
 - gezien het nieuw tijdelijk kader voor overheidssteun dat in december 2008 is goedgekeurd,
 - gelet op artikel 103, lid 2, van zijn Reglement,
- A. overwegende dat de Europese automobiellndustrie een ongekende crisis doormaakt als gevolg van een combinatie van factoren, waarvan de financiële en economische crisis slechts één element is,
- B. overwegende dat de crisis niet alleen gevolgen heeft voor autofabrikanten maar ook voor leveranciers, dealers en herstellere, waaronder vele KMO's,

- C. overwegende dat de automobielsector in de EU een structurele overcapaciteit heeft van naar schatting 20% en overwegende dat de autoverkoop in de komende vier jaar naar verwachting met 20 tot 25% zal dalen,
- D. overwegende dat de Europese automobielsector direct en indirect werk geeft aan 10 miljoen werknemers, wat overeenkomt met 6% van de werkende bevolking, dat duizenden werknemers al ontslagen zijn, waarvan velen als tijdelijke krachten waren aangeworven en dat honderdduizenden banen op de tocht staan,
- E. overwegende dat er een enorm potentieel is voor het scheppen van arbeidsplaatsen door de invoering van groenere technologieën in de automobielsector,
- F. overwegende dat de lidstaten begonnen zijn met het nemen van nationale maatregelen om de automobielsector te steunen en overwegende dat de Commissie moet toezien op de verenigbaarheid van overheidssteun met de communautaire mededingingsregels in het kader van het Verdrag zoals vastgelegd in artikelen 87 en 88 ,
- G. overwegende dat de emissies van de vervoersector zijn blijven stijgen, terwijl de emissies van alle andere sectoren gedaald zijn,
- H. overwegende dat voor de vervoersector in de Europese Unie, die zich voor een deel snel ontwikkelt, een nieuwe strategie moet worden uitgestippeld als gevolg van de dwingende eisen in verband met de klimaatverandering, waarbij ervoor moet worden gezorgd dat de wagens die op de markt worden gebracht kleiner en efficiënter zijn,

Het werkloosheidsprobleem aanpakken

1. dringt er bij de lidstaten en de Europese Unie op aan snel op te treden en alle inspanningen te richten op het verzachten van de negatieve sociale gevolgen voor de mensen die in deze sector werken;
2. merkt op dat de werknemers die het meest gebukt gaan onder de crisis in de sector niet de economische en politieke leiders zijn die gedeeltelijk verantwoordelijk zijn voor de huidige situatie doordat zij verkeerde strategieën voor deze sector hebben gevolgd;
3. benadrukt dat een herstructurering en omschakeling van de sector noodzakelijk is voor het behoud van de werkgelegenheidskansen op lange termijn en vraagt dat passende maatregelen worden genomen, zoals het creëren van afsplitsingsconstructies voor herkwalificatie om de werknemers aan het werk te houden terwijl zij hun vaardigheden aanpassen;
4. merkt op dat sectoren met soortgelijke kwalificatiestructuren, zoals de sector die zich bezighoudt met het opzetten van het openbaar vervoerssysteem, meer mensen nodig zullen hebben wanneer een duurzaam vervoersbeleid geïmplementeerd wordt; herinnert eraan dat de bedrijfssector van het openbaar vervoer direct werk biedt aan 900.000 mensen in de Unie en aan nog veel meer mensen in de functie van chauffeurs, treinconducteurs, enz.;
5. dringt erop aan dat de automobielsector deel uitmaakt van een 'groene New Deal', die de sociale gevolgen van de crisis bestrijdt en tegelijk de grondslag legt voor een duurzamere economie die de uitdagingen van de toekomst aankan;

Geen onvoorwaardelijke steun

6. herinnert eraan dat de hoofdverantwoordelijkheid voor de aanpak van de crisis bij de industrie ligt;
7. benadrukt dat overheidsgeld niet gebruikt mag worden om de verliezen goed te maken van de aandeelhouders en managers van de grote autofabrieken, die in het verleden enorme winsten hebben opgestreken, maar dat het gebruikt moet worden voor het behoud en het scheppen van werkgelegenheidskansen in de context van de duurzaamheidsstrategie voor de Europese Unie;
8. herinnert de Commissie eraan dat de vrijwillige overeenkomst met de automobielenindustrie haar doel niet heeft bereikt en onderstreept dat een regelgevende aanpak vereist is;
9. verwerpt de vraag van de industrie om de introductie van nieuwe of geplande milieueisen uit te stellen; gelooft integendeel dat financiële steun voor de automobielenindustrie slechts mag worden verleend indien de milieuprestaties verbeterd worden tot een niveau dat verder gaat dan de wettelijke verplichtingen en gezorgd wordt voor de noodzakelijke omschakeling naar de productie van meer ecologisch duurzame voertuigen;
10. meent dat overheidsgeld niet gebruikt mag worden voor de instandhouding van verouderde structuren en overcapaciteit in de kernonderdelen van de sector; beklemtoont dat alle overheidssteun verenigbaar moet zijn met de doelstellingen van de Lissabon-Göteborg-strategie en het pakket klimaat-energie;
11. vraagt dat overheidssteun aan de automobielensector gekoppeld wordt aan de voorwaarde dat een herstructurerings- en herkwalificatieplan op bedrijfsniveau wordt goedgekeurd teneinde problemen zoals overcapaciteit aan te pakken door middel van innovatieve technologieën, nieuwe producten en nieuwe kwalificaties;
12. herinnert eraan dat de Europese Investeringsbank (EIB) een sleutelrol moet spelen in de ontwikkeling van schoon vervoer, hetgeen een groter aandeel van EIB-steun vereist voor het spoorvervoer, het openbaar vervoer in de steden, intermodaal vervoer en vervoersbeheer; dringt er bij de EIB op aan dat zij haar leningen aan de automobielenindustrie toespitst op O&O voor meer efficiënte, schone en veilige auto's en voor het verbeteren van de veiligheid;
13. stelt met klem dat de financiering van programma's van de EIB en van het zevende kaderprogramma transparant en verantwoordelijk moet worden uitgevoerd, op langtermijnduurzaamheid moet worden beoordeeld en met volledige deelname van het publiek tot stand moet komen;
14. waarschuwt de lidstaten voor de goedkeuring van nationale maatregelen die een subsidiewedloop zouden kunnen doen ontstaan; verzoekt daarom de Raad en de Commissie een Europese strategie te ontwikkelen en acties op Europees niveau te coördineren om protectionistische maatregelen te vermijden;

Sloopregelingen

15. vraagt de Commissie dat zij snel een economische en ecologische evaluatie van de sloopregelingen in de EU voorlegt; dringt er bij de lidstaten die sloopregelingen toe te passen, op aan dat zij deze regelingen zo opstellen dat ze aan lage CO₂-emissies gekoppeld worden

door CO₂-grenswaarden te introduceren voor auto's die voor deze regelingen in aanmerking komen, en dat eventueel misbruik wordt voorkomen;

Werkgroepen op hoog niveau

16. is bezorgd over het feit dat een geïnstitutionaliseerde rol zou worden gegeven aan overlegforums voor de industrie zoals CARS21 in verband met maatregelen die onder de medebeslissingsprocedure vallen; herinnert aan het unaniem besluit inzake werkgroepen van hoog niveau dat in 2006 door de Conferentie van voorzitters van het Europees Parlement is genomen en vraagt de Commissie dat zij haar onafhankelijkheid verzekert bij het gebruik van haar initiatiefrecht in het kader van de Verdragen;
17. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en aan de Commissie alsmede aan de regeringen en de parlementen van de lidstaten.