

CARS 2020: k silnému, konkurencieschopnému a udržateľnému automobilovému priemyslu v Európe

Uznesenie Európskeho parlamentu z 10. decembra 2013 o CARS 2020: smerom k silnému, konkurencieschopnému a udržateľnému automobilovému priemyslu v Európe (2013/2062(INI))

Európsky parlament,

- so zreteľom na hlavu XVII Zmluvy o fungovaní Európskej únie článok 173 (pôvodný článok 157 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva), ktorý sa týka priemyselnej politiky Únie a hovorí sa v ňom najmä o konkurencieschopnosti európskeho priemyslu,
 - so zreteľom na oznámenie Komisie s názvom CARS 2020: Akčný plán pre silný, konkurencieschopný a udržateľný automobilový priemysel v Európe (COM(2012)0636),
 - so zreteľom na správy skupiny na vysokej úrovni CARS 21 o konkurencieschopnosti a udržateľnom rozvoji automobilového priemyslu v Európskej únii (2012)¹ a o konkurencieschopnom regulačnom systéme pre automobilový priemysel pre 21. storočie (2006)²,
 - so zreteľom na oznámenie Komisie s názvom Silnejší európsky priemysel v prospech rastu a oživenia hospodárstva (COM(2012)0582),
 - so zreteľom na závery Rady pre konkurencieschopnosť z 10. a 11. decembra 2012 o situácii v európskom priemysle a o osobitej situácii v automobilovom priemysle,
 - so zreteľom na článok 48 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na správu Výboru pre priemysel, výskum a energetiku a stanoviská Výboru pre medzinárodný obchod, Výboru pre zamestnanosť a sociálne veci, Výboru pre vnútorný trh a ochranu spotrebiteľa a Výboru pre dopravu a cestovný ruch (A7-0391/2013),
- A. keďže automobilový priemysel je zároveň dôležitým článkom v reťazci priemyselnej výroby a nevyhnutným faktorom konkurencieschopnosti, rastu a zamestnanosti pre Európu;
- B. keďže európsky automobilový priemysel zohráva napriek nebývalej hospodárskej a finančnej kríze významnú úlohu pri zachovávaní priemyselných schopností a priemyselnej výroby v Európe, a to si vyžaduje koordinované opatrenia v rámci Európskej únie;
- C. keďže táto kríza presahuje rámec konjunktúrálnej situácie a vedie nás k tomu, aby sme prehodnocovali celkovú mobilitu v 21. storočí, pričom rast určitej oblasti je daný aj úrovňou mobility jej obyvateľov;

¹ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf

² http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport_en.pdf

- D. keďže automobilový priemysel zažíva na svetovej úrovni revolúciu, pričom v Európe dopyt klesá alebo stagnuje, keďže dopytu i výroba sa presúvajú do rýchlo sa rozvíjajúcich krajín, keďže používané zdroje energie sa menia síce postupne, ale citelne a keďže komponenty a funkcie sa digitalizujú, čo vedie zvýšenej miere produkcie, čo zase výrazne pretvára hodnotový reťazec;
- E. keďže európske automobilové odvetvie je z celosvetového hľadiska ešte stále na špičke z hľadiska výskumu a inovácií, a preto sa musí obnoviť konkurencieschopnosť a udržateľná výroba pozdĺž celého výrobného a hodnotového reťazca;
- F. keďže jedným z riešením problému nadmerných výrobných kapacít je presun kapacít do iných priemyselných odvetví, napríklad do verejnej dopravy a obnoviteľnej energetiky, a investície do udržateľnej infraštruktúry;

Politické riadenie

1. podporuje novú stratégiu Komisie, ktorá spočíva v tom, že priemyselná činnosť, a najmä udržateľný automobilový priemysel, sa opäť stanú stredobodom európskeho hospodárstva;
2. očakáva, že Európska komisia bude čo najefektívnejšie koordinovať svoje právomoci, aby odporúčania z akčného plánu CARS 2020 vstúpili do operačnej fázy a aby ich monitorovala skupina na vysokej úrovni, a tak aby sa neopakoval neúspech prvej fázy procesu CARS 21 (december 2005), ktorého závery nevedli k očakávanej realizácii; na tento účel žiada Komisiu, aby vypracovala jasný a urýchlený plán a rešpektujúc svoje právomoci využila svoje iniciačné právo najmä na vytvorenie usmernení, a to s cieľom koordinovať a dopĺňať činnosť členských štátov a podnikov s cieľom zabezpečiť dôstojnú životnú úroveň pre občanov EÚ a konsolidovať priemysel EÚ so zameraním na rast hospodárstva a zamestnanosti a obnovu trhu;
3. vyzýva Komisiu, aby pripravila prierezové plány, ktoré zachytia vývoj odvetví energetiky, dopravy a IKT;
4. domnieva sa, že opatrenia Komisie v tomto odvetví brzdia rozličné obmedzenia a nedostatok mechanizmov na koordináciu politiky; žiada, aby Komisia vypracovala štúdiu, v ktorej objasní rozdiel medzi ambíciami a prostriedkami, ktoré má k dispozícii, aby sa začala diskusia v Rade a Parlamente;
5. domnieva sa, že by Komisia mala v budúcich procesoch tvorby politiky pre toto odvetvie zohľadňovať celé automobilové odvetvie, najmä subdodávateľov, maloobchodných predajcov a spoločnosti, ktoré sa zaoberajú druhov výrobou;
6. víta závery zo stretnutia Európskej rady o konkurencieschopnosti z decembra 2012 týkajúce sa priemyselnej politiky; nabáda členské štáty, aby naďalej presadzovali svoju vôľu dôkladne preskúmať politiku automobilového priemyslu a upevnili novú spoluprácu v oblasti automobilového priemyslu na európskej úrovni; pripomína, že toto zbližovanie v oblasti priemyselnej politiky v automobilovom odvetví môže fungovať v rámci Únie alebo dobrovoľne medzi niekoľkými štátmi;
7. vyzýva členské štáty, aby pristúpili k realizácii štrukturálnych, ale koordinovaných reforiem zameraných na zvýšenie konkurencieschopnosti, akými sú podpora výskumu a inovácií, budovanie kompetencií, rekvalifikácia zamestnancov, zníženie nepriamych

nákladov, posilnenie pružnosti práce na základe sociálneho dialógu, zníženie byrokratickej záťaže a skrátenie lehôt na platby;

8. v záujme obnovenia dôvery v európske opatrenia sa domnieva, že Európska únia musí zlepšiť zavádzanie svojho akčného plánu a spôsobu, akým sú široká verejnosť, investori a podniky s akčným plánom oboznamovaní;

Hospodárstvo a automobilová výroba v Európe

9. považuje za nevyhnutné v EÚ zachovať a posilniť jednotný a dynamický výskum, výrobnú produkciu a hodnotu, ako aj inovačné reťazce, so zameraním na výrobu úsporných, udržateľných vozidiel; zastáva názor, že aby sa zaistila budúca konkurencieschopnosť Európy, musí sa automobilový priemysel stať súčasťou systému podporujúceho inováciu, pracovné miesta, konkurencieschopnosť, zdravie, životné prostredie a mobilitu;
10. poukazuje na to, že podiel mzdových nákladov v automobilovom priemysle je v rozmedzí len 13 – 20 % pridanej hodnoty. ďalej poukazuje na to, že celosvetovú konkurencieschopnosť možno zaručiť len prostredníctvom inovácie vo výrobnom reťazci a flexibility vo výrobných procesoch, a to je nutné dohodnúť aj s pracovníkmi;
11. zdôrazňuje význam zachovania a posilnenia výrobnéj základne v Európe, aby sa zaistil slušný životný štandard pre jej občanov a upevnil jej priemysel v záujme dosiahnutia hospodárskeho rastu a obnovy;
12. priznáva skutočnosť, že európsky trh je na úpadku a v kríze, a to i v automobilovom priemysle; vyjadruje však poľutovanie nad tým, že Komisia neberie do úvahy základné dôvody tohto úpadku, ako je výrazne sa líšiacie situácie v priemysle (podniky, trhové segmenty a druhy trhov, produkty, odvetvia) a početné štrukturálne zmeny, ku ktorým dochádza na strane dopytu (demografická zmena, sociologická zmena, zmena správania, hospodárska zmena a technická zmena; preto potvrdzuje, že súbežne s globálnym európskym postupom treba rôzne reagovať na vnútroštátnej, ako aj európskej úrovni, v záujme podnecovania dopytu;
13. nazdáva sa, že nové vzorce správania v oblasti mobility vytvárajú silný pákový efekt, ktorým sa zvyšuje konkurencieschopnosť európskeho automobilového priemyslu, napr. verejné a multimodálne dopravné siete, riadenie dopravy, inteligentné mestá, systémy spoločného využívania a spoločného vlastníctva vozidiel;
14. vyjadruje poľutovanie nad tým, že Komisia neprikladá dôležitosť nadmernej kapacity výroby, ktorá však predstavuje hlavný problém celého odvetvia a má nevyhnutne krátkodobé a strednodobé dôsledky (reťazec, pracovné miesta, regionálne hospodárstvo); zároveň vyzýva Európsku komisiu, aby urýchlene vypracovala:
 - a) štúdiu o rozsahu nadmernej kapacity v Európe a o osvedčených postupoch s cieľom reagovať na ňu, a to najmä mimo Európy (Spojené štáty);
 - b) akčný plán, ktorým sa objasnia všetky dostupné politické nástroje, najmä nástrojov zahŕňajúcich výskum a inovácie;

- c) žiada, aby pracovníci a podniky v automobilovom odvetví mali k dispozícii aktívnejšiu a koordinovanejšiu podporu v záujme konverzie schopností a pracovných miest do iných, rastúcich odvetví;

15. v oblasti reštrukturalizácie:

- a) víta zámer Komisie oživiť činnosti „osobitnej skupiny“ na sledovanie hlavných prípadov a víta uverejnenie zelenej knihy o efektívnych postupoch v oblasti reštrukturalizácie (COM(2012)0007),
- b) vyzýva podniky a členské štáty, aby posilnili spoluprácu a predvídanie priemyselných úprav s cieľom zamedziť negatívnym externým vplyvom na súdržnosť priemyselného reťazca (pracovné miesta, výroba);
- c) vyzýva Komisiu a členské štáty, aby plány konverzie vytvárali koordinovaným spôsobom s cieľom podporovať regióny, ktoré čelia opakovaným poklesom pracovných miest v automobilovom odvetví, a žiada, aby sa v tomto procese integrovaným spôsobom využívali všetky nástroje na európskej úrovni (EIB, ESF a EFRR) a vnútroštátne nástroje s cieľom pomôcť postihnutým pracovníkom a presmerovať ich k alternatívnemu zamestnaniu v príbuzných odvetviach, napr. v alternatívnej energetike, a aby sa zoptimalizovala dostupná automobilová technológia;
- d) taktiež zdôrazňuje ústrednú úlohu a zodpovednosť podnikov a regionálnej verejnej správy v rámci politiky konverzie, a to najmä v oblasti zlepšovania odbornej prípravy pracovníkov, ale aj v oblasti sprístupňovania uvoľnených lokalít socioekonomickému rozvoju a konverzii príslušných regiónov;

16. pripomína členským štátom a podnikom, že zbližovanie medzi podnikmi (nákupné zoskupenia, spolupráce, konzorciá, fúzie) je faktorom konkurencieschopnosti v rámci neustále sa zostrujúcej medzinárodnej hospodárskej súťaže;

17. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby posilnili osobitné nástroje na rozšírenie prístupu na kapitálové trhy pre MSP a stredne veľké podniky, a to najmä vytvorením regionálnych jednotných kontaktných miest; domnieva sa, že MSP a stredne veľké podniky sú prvými obeťami krízy, najmä v oblasti zadávania zákaziek subdodávateľom, distribúcie a služieb po predaji; pripomína však, že sú výhodou, pretože majú dostatočnú veľkosť a kapacitu na to, aby reagovali na zmeny, a často sú zdrojom mnohých technologických zlepšení; domnieva sa preto, že jednou z možných ciest rozvoja je diverzifikácia obchodných príležitostí MSP a stredne veľkých podnikov (prostredníctvom medzinárodného rozvoja a zapájania sa do nových projektov);

18. znovu pripomína význam dodržania zásady technologickej neutrality pri výbere noriem s cieľom chrániť investície priekopníkov v tejto oblasti, a tak podnietiť inovácie v tomto odvetví;

Ľudské zdroje

19. potvrdzuje, že odborné vedomosti pracovníkov v automobilovom odvetví sú pre Európu výhodou; víta ustanovenie európskej rady pre zručnosti v automobilovom priemysle v roku 2013 a je presvedčený, že sa jej podarí urýchlene určiť v tejto oblasti účinné politiky;

20. víta vyhlásenie Komisie o utváraní zručností a rozvoji schopností ako základu pre trvalú konkurenčnú výhodu;
21. domnieva sa, že v súčasnosti existuje rozdiel medzi trhom práce a potrebami odvetvia (výrazný dopyt po kvalifikovaných pracovníkoch); nazdáva sa, že je nevyhnutné prispôsobiť verejné stratégie odbornej prípravy (podpora vedeckých, technologických, inžinierskych a matematických kurzov a odbornej prípravy) a stratégie podnikov v oblasti odbornej prípravy (najmä rozšírením systémov tzv. duálnej odbornej prípravy) s cieľom udržať si a prilákať vysoko kvalifikovaných pracovníkov;
22. žiada členské štáty, aby upravili svoje právne predpisy tak, aby boli sociálny dialóg a pracovné vzťahy otvorenejšie a konštruktívnejšie (organizácia práce, dohody medzi odvetviami, zapojenie pracovníkov v rámci podnikov); vyzýva členské štáty, aby vytvorili a sledovali osvedčené postupy;
23. odporúča členským štátom a podnikom, aby zlepšili ďalšie odborné vzdelávanie pracovníkov s cieľom predvídať budúci dopyt a zabezpečiť, aby sa ich zručnosti v prípade straty zamestnania mohli uplatniť v iných rozvíjajúcich sa odvetviach;

Inovácia a technológia

24. potvrdzuje, že technologická inovácia je rozlišovacím faktorom nevyhnutným pre konkurencieschopnosť tohto odvetvia; žiada uplatnenie prístupu na základe technologickej neutrality; opätovne potvrdzuje vôľu dosiahnuť ciele stratégie Európa 2020 a umožniť nástup hospodárnych a udržateľných dopravných prostriedkov a nových výrobných metód;
25. zdôrazňuje, že integrované inovačné projekty pokrývajúce celý hodnotový reťazec sú kľúčové pre lepšiu konkurencieschopnosť;
26. domnieva sa, že znalosti a inovácie môžu byť základom pre udržateľnú konkurenčnú výhodu európskeho automobilového priemyslu, keď tempo, akým sa inovatívne riešenia zavádzajú, bráni možnosti ich imitácie, a keď prostriedky používané na ochranu inovácie a boj proti priemyselnej špionáži zaistia, aby bolo možné dosiahnuť návratnosť investície bez poškodzovania spotrebiteľov; domnieva sa, že oblasti, v ktorých sa na európskom trhu dosiahne inovačná výhoda, sa sústreďujú na environmentálne a bezpečnostné otázky;
27. tvrdí, že v európskom automobilovom priemysle existujú dve účinné stratégie rozvoja konkurencieschopnosti: stratégia cenového prvenstva a stratégia diferenciácie; domnieva sa, že uplatňovanie kombinácie oboch stratégií by vytváralo ťažkosti a bolo by menej efektívne, keďže by si vyžadovalo širší front inovatívneho výskumu;
28. konštatuje, že európsky automobilový priemysel dosiahol niekoľko úspechov prostredníctvom stratégie cenového prvenstva, a to vďaka populárnym, nízkonákladovým modelom ponúkaným na európskom trhu (napr. výrobcovia ako Škoda, Dacia a Nissan);
29. s ohľadom na technologický pokrok víta návrhy Komisie, ale pripomína podmienenosť jej prognóz z hľadiska vytvárania pridanej hodnoty a možností prístupu na trh a k pracovným miestam;
30. považuje za rozhodujúce podporovať výskum a rozvoj zameraný na nízkouhlíkové a udržateľné technológie, v oblasti ktorých zaujala Európa vedúce miesto, s cieľom znížiť

závislosť Európy od dovážanej energie; poukazuje na to, že medzi tieto technológie patria elektromobily a hybridné vozidlá, alternatívne palivá, mobilné uskladňovanie energie, ako aj rozvinutie potrebných distribučných sietí a infraštruktúr, ale vyjadruje poľutovanie nad skutočnosťou, že tieto technológie ešte neboli uvedené na trh; očakáva, že sa prijmu opatrenia v záujme toho, aby:

- technológie čo najviac zodpovedali očakávaniam vnútorného a svetového trhu a dosiahla sa ich spoločenská akceptácia zo strany nákupcov automobilov a
- sa zohľadňovali všetky environmentálne a sociálne vonkajšie faktory životného cyklu vozidla, a to od spôsobov výroby až po likvidáciu;

31. domnieva sa, že aby bol európsky automobilový priemysel konkurencieschopný, musí sa stať ziskovým tým, že pomôže s rozvojom priemyselných odvetví spolupracujúcich na dodávaní lacných vstupov z Európy: ocele, odliatkov, kovaných dielov, čalúnenia, pneumatík a elektronických komponentov;
32. domnieva sa, že Európa sa v rámci svojho úsilia musí zameriavať na rozlišovaciu stratégiu vychádzajúcu z množstva priorít a zameranú na upevnenie technologickej výhody Európy vrátane;
 - a) technologickej konvergenzie, predovšetkým pokiaľ ide o vzostupné etapy výroby a distribúcie;
 - b) rozvoja ekologických inovácií (vozidlá, ktoré sú ľahšie, výkonnejšie, menej znečisťujú a dajú sa ľahšie recyklovať, kľúčové zmocňujúce technológie, batérie a uskladňovanie energie, pomôcky pri šoférovaní, pohodlie, prepojené vozidlá), bezpečnosti (eCall) a dostupnosti (využitie pre vodičov so zdravotným postihnutím), čím sa európske automobily odlišia od ostatných;
 - c) spolupráce na európskej a svetovej úrovni v zatiaľ málo využívaných oblastiach, najmä pokiaľ ide o pohony,
 - d) posilnenia vedúceho postavenia Európy v medzinárodnom meradle, čím sa zabezpečí, že si zachováme technologické prvenstvo na svetových trhoch so zreteľom na význam medzinárodnej harmonizácie v prístupe na nové trhy;
 - e) mechanizmov, akými sú postup merania spotreby paliva, ktoré sa stávajú dôležitým aspektom konkurencieschopnosti svetového automobilového priemyslu na európskom trhu, a tak zabezpečiť, aby boli európski výrobcovia chránení pred nekalou hospodárskou súťažou;
 - f) budovania infraštruktúry pre elektromobily a alternatívne palivá;
33. vyzýva členské štáty a Komisiu, aby podporovali vznik nadnárodných zoskupení, centier konkurencieschopnosti a sietí spolupráce verejných a súkromných subjektov pre budúcu mobilitu ako trvalý zdroj inovácie (prototypy);
34. pripomína, že výskum a vývoj si vyžaduje značné finančné úsilie (vedecké riziko, dlhý investičný cyklus), a v tejto súvislosti vyjadruje poľutovanie nad tým, že Európa zatiaľ nedosiahla cieľ, ktorým je investovanie 3 % HDP do výskumu a vývoja; nazdáva sa, že

škrtý, ktoré plánujú členské štáty v rozpočtoch programov COSME a Horizont 2020, budú škodlivé, najmä pokiaľ ide o rozpočtové riadky týkajúce sa dopravy;

35. poznamenáva, že automobilový sektor je zdrojom podstatných súkromných investícií do výskumu a inovácií; poukazuje však na to, že pokiaľ bude na európskom trhu stále panovať recesia, dotácie EÚ, napr. programy Horizont 2020 a COSME, môžu povzbudzovať súkromné investície do tohto sektora; trvá na tom, aby sa zachovalo ambiciózne financovanie založené na jasných prioritách, ktorými sú iniciatíva v oblasti ekologických áut („green car“) a rozvoj MSP; poukazuje na to, že regionálne a miestne orgány majú v závislosti od svojich právomocí k dispozícii rozličné nástroje na aktívnu podporu automobilového priemyslu;
36. zdôrazňuje, že je dôležité v rámci viacročného finančného plánu na obdobie 2014 – 2020 zaistiť primerané finančné prostriedky na reštrukturalizáciu tohto odvetvia a na zlepšenie a modernizáciu jeho mikropodnikov a malých a stredných podnikov, aby sa zvýšila produktivita a presadzoval tovar z tohto odvetvia vyrobený v danej krajine;

Regulácia

37. zdôrazňuje, že je dôležité, aby bola pri prvej možnej príležitosti uplatnená zásada „inteligentnej regulácie“ ako jednotný prístup k právnym predpisom, ktoré majú dosah na automobilový priemysel; pripomína, že išlo o žiadosť prvej skupiny akčného plánu CARS 21 (2005), ktorá zatiaľ ostala bez odozvy; zdôrazňuje, že je nesmierne dôležité, aby inteligentná regulácia povzbudila investície do odvetvia automobilového priemyslu;
38. zastáva názor, že návrh Komisie uvaliť moratórium na všetky nové právne predpisy, ktoré by mohli mať nepriaznivý účinok na hospodársku situáciu v priemysle, prispieva k dosiahnutiu dlhodobej konkurencieschopnosti a pomáhajú poskytnúť vhodné odpovede na environmentálne výzvy;
39. zdôrazňuje význam primeraných zavádzacích lehôt, aby sa odvetvie mohlo prispôbiť výrobným zariadeniam a investovať do priemyselného systému;
40. v náležitých prípadoch žiada znovu preskúmať určité usmernenia a už prijaté rozhodnutia, ktoré by mohli brániť udržateľnej transformácii automobilového priemyslu; vyzýva Komisiu, aby otvorila hodnotenie ex-post prijatých právnych predpisov a žiadneho či zlého vykonávania prijatých právnych predpisov;
41. vyzýva európskych výrobcov, aby dodržiavali a posilňovali súčasné právne predpisy EÚ v oblasti zákonných záruk;
42. domnieva sa, že komerčné záruky pre európske automobilové výrobky sú príliš krátke a nie sú primerané ich vysokému stupňu spoľahlivosti, a že to pre nich predstavuje zásadnú konkurenčnú nevýhodu vo vzťahu ku komerčným zárukám ponúkaným výrobcami z tretích krajín (napr. Japonska a Južnej Kórei);
43. domnieva sa, že je nevyhnutné harmonizovať technické predpisy v celej Európe v záujme boja proti akémukoľvek umelému narušaniu hospodárskej súťaže; trvá na harmonizácii a zlepšovaní testovacích postupov, ktoré v prípade niektorých výrobcov vykazujú výrazné rozdiely v spotrebe dosahujúce až 25 %; žiada Komisiu, aby reagovala na problém zavádzania spotrebiteľa prostredníctvom nereprezentatívnych informácií o spotrebe paliva

vozidiel a environmentálneho správania; podporuje plánované vytvorenie nového cyklu presných skúšok z vedenia motorových vozidiel a skúšobných postupov, ktoré budú odrážať skutočné podmienky pri vedení motorových vozidiel, a žiada, aby sa bezodkladne zaviedli;

44. nabáda európske podniky zapojené do výroby automobilových výrobkov, aby zintenzívnili svoju spoluprácu na jednotnom trhu prostredníctvom európskej normalizácie, homologizácie, unifikácie a používania, a aj prostredníctvom dobrovoľného rozdelenia trhu;
45. je presvedčený, že je potrebné výrazne zlepšiť bezpečnosť na cestách v EÚ, pričom sa prijímú opatrenia voči vodičom, v oblasti infraštruktúry a správania za volantom; víta návrh Komisie na tzv. systém eCall, teda systém umožňujúci vozidlám automaticky zavolať v prípade závažnej nehody pohotovostné služby;
46. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby posilnili ochranu práv duševného vlastníctva na svetovej úrovni a zaviedli stratégiu na ochranu obchodného tajomstva na európskej úrovni v záujme boja proti falšovaniu a priemyselnej špionáži; pripomína, že rozvoj technológií je citlivým a krehkým odvetvím;

Finančné prostriedky

47. vyzýva Európu a členské štáty, aby harmonizovali, optimalizovali a posilňovali využívanie dostupných finančných prostriedkov s cieľom podporovať investovanie do udržateľnej mobility nad rámec verejných dotácií, a to prostredníctvom daňových stimulov pre MSP (daňové úvery na výskum, ekologický systém bonus/malus, prémie za zošrotovanie), súkromných finančných nástrojov (fondy rizikového kapitálu, podnikateľské anjeli) a verejných finančných nástrojov (Európska investičná banka);
48. žiada Európsku komisiu, aby uskutočnila hĺbkovú štúdiu porovnávajúcu jednotlivé krajiny v oblasti zdaňovania automobilového odvetvia v EÚ, a to s cieľom zjednodušiť a zracionalizovať súčasnú daňovú záťaž kladenú na výrobu a obchod v oblasti služieb súvisiacich s motorovými vozidlami, a znížiť byrokratickú záťaž;
49. považuje za nevyhnutné chrániť komplementárnosť finančných prostriedkov dostupných na jednej strane na reštrukturalizáciu a na druhej strane na výskum a vývoj; preto požaduje zachovanie prostriedkov dostupných pre Európsky sociálny fond a Európsky fond na prispôsobenie sa globalizácii;
50. žiada, aby politika hospodárskej súťaže (pravidlá štátnej pomoci) slúžila politike konkurencieschopnosti, rastu a zamestnanosti, podobne ako je to u našich zahraničných konkurentov;
51. žiada doplniť doložku o podmienenosti, v ktorej sa od automobilovej spoločnosti požaduje, aby počas obdobia amortizácie podporovaných investícií udržala podporované lokality v prevádzke alebo aby nahradila sumy poskytnuté Európou v prípade premiestnenia lokality;

Vnútrotný trh

52. pripomína, že stabilný vnútrotný trh je nevyhnutným predpokladom návratu konkurencieschopnosti a udržateľnosti do automobilového odvetvia;

53. žiada, aby Európa posilňovala aproximáciu v oblastiach, v ktorých prevládajúce podmienky vytvárajú nevyváženú hospodársku súťaž:
- a) voči zahraničným konkurentom: vysoká cena energie a surovín, silný výmenný kurz eura,
 - b) a na vnútornom trhu: sociálna a daňová konkurencia, daňové výhody pre podniky a stimuly na nákup (ekologické bonusy, prémie za zošrotovanie);
 - c) na vnútornom trhu EÚ: podmienky týkajúce sa recyklovateľnosti vozidiel a ekologická recyklácia ojazdených vozidiel;
54. zdôrazňuje, že sa musia posilniť predovšetkým dodávatelia a že práve v tejto oblasti možno nájsť inovačný potenciál (auto – auto, auto – infraštruktúra) a pracovné príležitosti;
55. vyjadruje poľutovanie nad tým, že právne roztrieštenie, ktoré v súčasnosti existuje na trhu so službami po predaji, je na úkor motoristov a zdravej a spravodlivej hospodárskej súťaže medzi členskými štátmi; prihovára sa za posilnenie zamestnanosti a kúpnej sily motoristov, ako aj zachovania a rozvoja výrobného reťazca a trhu po predaji v Európe, žiada zblíženie právnych predpisov, a to najmä v oblasti náhradných dielov, a poskytnutie informácií motoristom o ich právach v oblasti opráv; žiada Komisiu, aby toto zblížovanie podporila dôslednou a komparatívnou štúdiou hodnotiacou vplyv tejto právnej fragmentácie na vnútorný trh, európsku produkciu a kúpnu silu motoristov;
56. žiada koordináciu na úrovni Európskej únie s cieľom zintenzívniť boj proti dovozu falšovaných automobilových dielov;
57. poznamenáva, že členské štáty musia v obchodných vzťahoch medzi výrobcami a obchodníkmi zabezpečiť väčšiu transparentnosť a súlad so zásadami dobrej viery; domnieva sa, že prostriedkom na jej dosiahnutie je zavedenie kódexu správania pre výrobcov a distribútorov; domnieva sa, že tento kódex by mal obsahovať minimálne ustanovenia o prevode činností distribútorov, o používaní viacerých značiek a o práve na odškodnenie v prípade bezdôvodného odvolania zmluvy výrobcom, a to v súlade s doplňujúcimi usmerneniami Európskej komisie 2010/C 138/05;
58. vyzýva Komisiu, aby v spolupráci s členskými štátmi prijala opatrenia aj na zabezpečenie vysokej úrovne ochrany spotrebiteľa, transparentnosti a bezpečnosti aj na trhu ojazdených automobilov a aby sa usilovala o postupnú elimináciu znečisťujúcich a menej bezpečných vozidiel; chváli Komisiu za odporúčanie v nariadení o technickej kontrole, aby sa pri každej kontrole vyžadoval záznam najazdených kilometrov; domnieva sa, že by sa na európskej úrovni mohli povzbudzovať iniciatívy, ako je belgický systém „automobilového preukazu“; konštatuje, že postupy opätovnej evidencie v prípade prevodu vozidiel musia tiež odrádzať od cezhraničných podvodov, pokiaľ ide o počet najazdených kilometrov;
59. potvrdzuje, že je v hospodárskom záujme Európy znovu založiť veľké priemyselné projekty ako v prípade leteckého a kozmického priemyslu, aby sa dosiahla kritická veľkosť potrebná na to, aby bolo možné čeliť celosvetovej hospodárskej súťaži; pripomína, že tieto veľké projekty sa môžu realizovať na úrovni Únie alebo dobrovoľne v rámci niekoľkých štátov;
60. zdôrazňuje význam stratégií inteligentnej špecializácie pre vytvorenie rámca, vďaka

ktorému sa hospodárska súťaž v rámci EÚ v rovnakých oblastiach činnosti nahradí doplnkovými regionálnymi špecializáciami, čo zvýši konkurencieschopnosť EÚ voči tretím krajinám;

61. upriamuje pozornosť:

- a) štátov na alternatívne riešenia na oživenie dopytu, akými sú označovanie, cielené odblokovanie zamestnaneckých systémov sporenia, oslobodenie podnikov pri nákupe od daní, recyklácia materiálov, verejné obstarávanie;
- b) podnikov na marketingové stratégie, akými sú poistenie zahŕňajúce uhrádzanie pôžičky v prípade straty zamestnania, predĺženie záruky, spoločné používanie vozidiel, predaj cez internet;

62. vyjadruje poľutovanie nad tým, že sa akčný plán CARS 2020 zameriava hlavne na európskych výrobcov automobilov, pričom ignoruje význam trhu so službami po predaji, jeho subjekty a potreby; domnieva sa, že európska automobilová politika musí byť expanzívnejšia a musí vychádzať z celostného prístupu; tvrdí, že hlavným cieľom by malo byť zaistenie rovnosti podmienok pre všetky subjekty reťazca; preto sa domnieva, že európska politika v oblasti automobilového priemyslu by mala zahŕňať aj ustanovenia prispôbené všetkým subjektom distribučného a opravárenského reťazca – od veľkých výrobcov po MSP;

Zahraničné trhy a obchodné vzťahy

63. domnieva sa, že automobilový priemysel je významný a pozitívnym prínosom pre obchodnú bilanciu EÚ, že vývoz na rýchlo sa rozvíjajúce trhy je nesporne nutný, ak chceme maximalizovať náš dlhodobý úspech, a že zlúčenia so zahraničnými fondmi a podnikmi sú neoddeliteľne späté s budúcnosťou našich podnikov, ako je zakladanie lokalít za hranicami Únie v záujme ich rastu (najmä na účely výroby a predaja na mieste) a dovoz vozidiel na uspokojenie dopytu;

64. víta oznámenie Komisie, že dosiahla prielom v práci na zóne voľného obchodu s USA a Japonskom a na rovnosti prístupu na svetové trhy, čo znamená, že všetky subjekty na svetovom automobilovom trhu budú musieť striktne dodržiavať rovnaké pravidlá; domnieva sa, že to zvyšuje pravdepodobnosť toho, že udržateľný rozvoj a zlepšenia v oblasti bezpečnosti na cestách sa stanú základom dosiahnutia celosvetovej konkurenčnej výhody;

65. uznáva, že jednotná medzinárodná homologizácia umožňujúca kontrolu vozidiel a automobilových dielov na celom jednotnom trhu EÚ a vychádzajúca z environmentálnych a bezpečnostných noriem EÚ by mohla mať kľúčovú úlohu pri likvidácii nekalej konkurencie;

66. uznáva, že dopyt na novo vznikajúcich trhoch porastie nielen v luxusnej kategórii, ale aj v nižších segmentoch, a že európsky priemysel bude v týchto segmentoch konkurencieschopnejší;

67. tvrdí, že konkurencieschopnosť veľkej časti našich automobilových podnikov sa zhoršuje z dôvodu rastúcej a niekedy nekalej konkurencie podnikov z tretích krajín; zdôrazňuje, že mnohé z nich majú potenciál úspechu, ak sa im umožní reagovať na zvyšujúci sa dopyt na

nových vývozných trhoch; trvá na tom, aby Komisia reorganizovala svoju obchodnú politiku tým, že:

- a) koordinuje nástroje členských štátov na podporu európskych podnikov a ochranu produktov, investícií a práv duševného vlastníctva mimo EÚ;
 - b) sústreďí všetky európske nástroje určené na vývoz a najmä tie, ktoré sú zamerané na MSP („Small Business, Big World“), a to najmä vytvorením úplnej, prístupnej a odvetvovej digitálnej platformy,
 - c) postupne umiestni zásadu reciprocity, ktorú Európska komisia v akčnom pláne Cars 2020 nedoceňuje dostatočne, do centra našich obchodných vzťahov,
 - d) bude sa snažiť o odstránenie necolných prekážok v automobilovom odvetví,
 - e) zlepši reakčný čas na začatie vyšetrovania a uplatňovanie obchodných obranných nástrojov;
68. žiada Komisiu, aby svoje analýzy vplyvu budúcich obchodných dohôd vykonávané ex ante rozšírila o pojem konkurencieschopnosti v automobilovom odvetví, aby po vstupe týchto dohôd do platnosti vypracovala nové štúdie a aby na základe konkrétnych definovaných kritérií, vrátane spôsobu zapojenia zainteresovaných strán, pravidelne posudzovala kumulatívny vplyv dohôd, ktoré sú v súčasnosti platné aj o ktorých sa v súčasnosti rokuje;
69. žiada, aby si Parlament zadovážil prostriedky, aby mohol zhodnotiť vplyv každej dohody o voľnom obchode;
- o
- o o
70. poveruje svojho predsedu, aby postúpil toto uznesenie Rade a Komisii, ako aj členským štátom.