

EURÓPAI PARLAMENT

2004



2009

Plenárisülés-dokumentum

18.3.2009

B6-0152/2009

ÁLLÁSFOGLALÁSRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY

a Bizottság nyilatkozatát követően

az eljárási szabályzat 103. cikkének (2) bekezdése alapján

előterjesztette: Cristiana Muscardini, Adam Bielan, Roberta Angelilli, Mario Borghezio és Antonio Mussa

az UEN képviselőcsoport nevében

az autóipar jövőjéről

Az Európai Parlament állásfoglalása az autóipar jövőjéről

Az Európai Parlament,

- tekintettel a CARS 21 magas szintű munkacsoport 2005. december 12-i ülésének következtetéseire,
 - tekintettel a „CARS 21: versenyképes autóipari szabályozási keret” című 2008. január 15-i állásfoglalására (2007/2120(INI)),
 - tekintettel az Európai Tanács 2008. október 15–16-i brüsszeli ülésének elnökségi következtetéseire,
 - tekintettel a Bizottság „A pénzügyi válságtól a fellendülésig: európai cselekvési keret” című 2008. október 29-i közleményére (COM(2008) 706 végleges),
 - tekintettel a Bizottság „Az európai gazdasági fellendülés terve” című 2008. november 26-i közleményére (COM(2008) 800 végleges),
 - tekintettel a Versenyképességi Tanács 2009. március 5–6-i ülésének a gépjárműiparról szóló következtetéseire,
 - tekintettel eljárási szabályzata 103. cikkének (2) bekezdésére,
- A. mivel Európát kivételes és drámai pénzügyi és gazdasági válság sújtja és a 2009-es és 2010-es esztendőkre szóló előrejelzések riasztóak; mivel a pénzügyi piacok az első elfogadott intézkedések ellenére jelenleg nem működnek megfelelően;
- B. mivel a gépjárműipar központi jelentőségű Európa jóléte szempontjából, hiszen az EU a világ legnagyobb gépjárműgyártója, és az autóipar az iparágtól függő 12 millió munkahellyel az egyik legnagyobb nem állami munkaadó,
- C. mivel a gépjárműipar hatalmas számban alkalmaz képzett munkaerőt is, és kulcsszereplő a tudás és az újítás területén, évente több mint 20 milliárd eurót befektetve a kutatásba és fejlesztésbe,
- D. mivel a gépjárműgyártást súlyosan érinti a jelenlegi pénzügyi válság, amit az is jelez, hogy 2008 utolsó negyedében 20%-kal csökkent az új autók forgalomba hozatala és 2008-ban 1,2 millióval visszaesett az értékesített új autók száma,
- E. mivel a gépjárműipar szorosan kapcsolódik sok más iparághoz, hiszen sok alvállalkozó és beszállító nagyon gyakran kis- és középvállalkozás, amelyeket ugyanúgy drámaian érint a pénzügyi válság, ami megsokszorozza a foglalkoztatásra jelentett kockázatokat,
- F. mivel a piacgazdaságban a válsággal való megbirkózás elsősorban az egyes vállalatok feladata, de kivételes és meghatározott esetekben indokolt, sőt nélkülözhetetlen az állami

szektor közbeavatkozása az állami támogatásokra vonatkozó szabályokkal összhangban ebben a gazdasági válság előtt az európai gazdaság és társadalom számára kulcsfontosságú ágazatban,

- G. mivel egyes tagállamok nemzeti intézkedéseket kezdtek elfogadni az iparág támogatására, amelyek pozitív hatással jártak az autók iránti keresletre,
 - H. mivel ezeket a terveket alaposan megvizsgálták a Bizottság szolgálatai, és azok teljes mértékben összhangban vannak az európai szinten hozott megfelelő intézkedésekkel és betartják az állami támogatásra vonatkozó szabályokat,
 - I. mivel a Bizottság jelenleg is tárgyalásokat folytat a kereskedelem további liberalizációjáról a dohai fordulóban és az új szabadkereskedelmi megállapodásokban, különösen a Dél-Koreával kötendő szabadkereskedelmi megállapodásban, amely közvetlenül érinti a gépjárműipari ágazatot,
 - J. mivel az erős protekcionista intézkedésekhez való visszatérés nem a legjobb válasz a jelenlegi pénzügyi és gazdasági válságra, hiszen az ellenintézkedéseket hozna magával a világszerte versenytársak részéről, ami negatívan hatna és korlátozná a világkereskedelmet,
1. úgy véli, hogy csak az ágazat főszereplőinek – mind a keresleti, mind a kínálati oldalon történő – teljes körű bevonásával megvalósított összehangolt európai szintű politikai fellépés képes megküzdeni a gépjárműipari ágazat nehézségeivel és oldhatja meg azokat;
 2. úgy ítéli meg, hogy ezt a gazdasági segítségnyújtási tervet a következőkre kell alapozni:
 - a) az autógyártók és beszállítók számára hitelekhez jutás biztosítása, amelynek keretében az Európai Beruházási Bank lényeges szerepet játszhat a helyreállítási projektekben,
 - b) a gépjárművek iránti kereslet élénkítése, többek között a régi autók leselejtezésére és „zöld” autók vásárlására irányuló kezdeményezések,
 - c) a Globalizációs Alkalmazkodási Alap és az európai különalap teljes felhasználása révén a szerkezetátalakítás szociális hatásainak enyhítése és a szakképzett munkaerő megtartása,
 - d) különleges segítség a kutatások és befektetések számára;
 3. úgy ítéli meg, hogy a gépjárműiparnak szánt jelenlegi segélyezési intézkedések komoly és jelentős lehetőséget jelenthetnének az autóiparban még mindig jelen lévő hosszú távú strukturális problémák megoldására; ezzel összefüggésben felszólítja az ágazat különböző szereplőit, hogy javítsák és fokozzák termelési hatékonyságukat és kapacitáskihasználásukat;
 4. hangsúlyozza, hogy a finanszírozáshoz jutás és a megfelelő bankrendszerhez való visszatérés, amely végre helyreállítja a fogyasztók bizalmát, a gépjárműipar helyreállításának előfeltétele, és ezzel összefüggésben felszólítja a Bizottságot és az Európai Beruházási Bankot, hogy az Európai Tanács tavaszi ülésére együtt terjesszenek elő további, az iparág, és különösen az ágazatban működő kkv-k finanszírozáshoz jutásának javítását célzó alternatívákat;
 5. kiemeli, hogy a gépjárműipar is felelős a jelenlegi válság megoldásáért, és jelentős erőfeszítéseket kell tennie a helyreállítás érdekében, szem előtt tartva, hogy az állami

gazdasági beavatkozás alkalmazásakor különös figyelmet kell fordítani a munkaerő érdekeire és elvárásaira;

6. hangsúlyozza, hogy az állami gazdasági beavatkozásnak mindenkor összhangban kell állnia az EU állami támogatásra vonatkozó szabályaival és a belső piaci elvekkkel, amelyek teljes körű és hatékony működése a kontinens gazdasági helyreállításának és jövőbeli növekedésének előfeltétele;
7. megerősíti, hogy fenn kell tartani a kutatási és fejlesztési beruházások magas szintjét, különösen a tiszta technológiák területén, amelyek megerősíthetik az európai ipar versenyképességét, és pozitívan befolyásolhatják az éghajlatváltozás elleni küzdelmet;
8. üdvözli a CARS 21 félidős felülvizsgálatára az iparág és az érintett érdekelttek bevonásával összehívott magas szintű konferencia következtetéseit, amelyek célja az új jogalkotási javaslatok előterjesztéséhez kapcsolódó integrált megközelítés megőrzése és garantálása; ezzel összefüggésben felkéri a Bizottságot, hogy minden lehetséges új jogalkotási kezdeményezést ezen elvekkel összhangban értékeljen;
9. kiemeli, hogy mivel ez a globális válság a gépjárműiparban más világméretű szereplőket is érint, különösen az Egyesült Államokban, egy globális megoldáshoz a harmadik országokkal és az EU fő kereskedelmi partnereivel folytatott folyamatos többoldalú és kétoldalú párbeszédre van szükség annak érdekében, hogy elkerülhető legyen az EU iparának a harmadik országok által alkalmazott protekcionista és diszkriminatív intézkedések következtében való igazságtalan büntetése;
10. felszólítja a Bizottságot, hogy halassza el az Európai Unió és Dél-Korea közötti szabadkereskedelmi megállapodás megkötését, amíg nem születik kiegyensúlyozott megoldás az autóipari ágazat problémáira;
11. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak, a Bizottságnak, valamint a tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.