

EUROPAPARLAMENTET

2004



2009

Plenarhandling

18.3.2009

B6-0152/2009

FÖRSLAG TILL RESOLUTION

till följd av ett uttalande av kommissionen

i enlighet med artikel 103.2 i arbetsordningen

från Cristiana Muscardini, Adam Bielan, Roberta Angelilli, Mario Borghezio
och Antonio Mussa

för UEN-gruppen

om bilindustrins framtid

Europaparlamentets resolution om bilindustrins framtid

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av slutsatserna från högnivågruppen CARS 21 av den 12 december 2005,
- med beaktande av sin resolution av den 15 januari 2008 om CARS 21: Ett konkurrenskraftigt motorfordonsregelverk (2007/2120(INI)),
- med beaktande av ordförandeskapets slutsatser från Europeiska rådet i Bryssel den 15-16 oktober 2008,
- med beaktande av kommissionens meddelande av den 29 oktober 2008 med titeln ”Från finanskris till återhämtning: ram för åtgärder på EU-nivå” (KOM(2008)0706),
- med beaktande av kommissionens meddelande av den 26 november 2008 till Europeiska rådet med titeln ”En ekonomisk återhämtningsplan för Europa” (KOM(2008)0800),
- med beaktande av rådets (konkurrenskraft) slutsatser av den 5 och 6 mars 2009 om bilindustrin,
- med beaktande av artikel 103.2 i arbetsordningen, och av följande skäl:
 - A. Europa står inför en exceptionell och dramatisk finansiell och ekonomisk kris, och prognoserna för 2009 och 2010 är oroväckande. Trots de åtgärder som har vidtagits fungerar finansmarknaderna inte som de ska.
 - B. EU är världens största fordonstillverkare och bilindustrin är en av de största privata arbetsgivarna, i det att 12 miljoner arbetstillfällen är beroende av den. Bilindustrin är därför av central betydelse för Europas välbefinnande.
 - C. Bilindustrin är också en mycket viktig arbetsgivare i fråga om kvalificerad arbetskraft, och en central drivkraft för kunskap och innovation, i det att den varje år investerar mer än 20 miljarder euro i forskning och utveckling.
 - D. Biltillverkningsindustrin har i allra högsta grad drabbats av den pågående finanskrisen. Registreringen av nya bilar minskade med 20 procent under det sista kvartalet 2008 och försäljningen av nya bilar sjönk med 1,2 miljoner 2008.
 - E. Bilindustrin har nära kopplingar till många andra industrisektorer, och ett stort antal underentreprenörer och leverantörer utgörs av små och medelstora företag, vilka drabbas av finanskrisen i lika hög grad, det vill säga mycket hårt, och med en mycket högre arbetslöshetsrisk.
 - F. I en marknadsekonomi är det de enskilda företagen som i första hand måste hantera en

kris, men i vissa specifika undantagsfall är ett ingripande av den offentliga sektorn i enlighet med befintliga stadsstödsregler motiverat och till och med nödvändigt, när det gäller en sektor som före finanskrisen var en mycket viktig del av EU:s ekonomi och samhälle.

- G. Vissa medlemsstater har börjat vidta nationella åtgärder för att stödja industrin, vilket har påverkat efterfrågan på bilar positivt.
 - H. Medlemsstaternas åtgärdsprogram har granskats av kommissionen, som kunnat konstatera att de är fullständigt förenliga med motsvarande åtgärder som vidtagits på gemenskapsnivå och överensstämmer med bestämmelserna om statligt stöd.
 - I. Kommissionen förhandlar just nu om ytterligare avregleringar av handeln inom ramen för Doharundan och i form av nya frihandelsavtal, särskilt i form av det nya frihandelsavtalet med Sydkorea som har direkt inverkan på bilsektorn.
 - J. En återgång till kraftiga protektionistiska åtgärder är inte det bästa sättet att lösa den nuvarande finansiella och ekonomiska krisen, eftersom det skulle leda till motåtgärder från konkurrenterna på världsmarknaden och därmed till en destruktiv uppbromsning av världshandeln.
1. Europaparlamentet anser att det enda sättet att ta itu med och komma till rätta med bilsektorns problem är att man på gemenskapsnivå vidtar samordnade politiska åtgärder med fullt deltagande av sektorns största aktörer på både utbuds- och efterfrågesidan.
 2. Europaparlamentet anser att ett sådant ekonomiskt stödprogram bör baseras på
 - a) att tillgången till krediter säkras för biltillverkare och leverantörer, varvid Europeiska investeringsbanken kan spela en viktig roll i nya återhämtningsprojekt,
 - b) att efterfrågan på bilar stimuleras, bland annat genom uppmuntran till att skrota gamla bilar och köpa miljövänliga bilar,
 - c) att samhällseffekterna av en eventuell omstrukturering dämpas och att kvalificerad arbetskraft bevaras genom att Europeiska fonden för justering av globaliseringseffekter och Europeiska specialfonden används fullt ut,
 - d) att särskilt stöd för forskning och investeringar tillhandahålls.
 3. Europaparlamentet anser att de åtgärder som nu vidtas för att stödja bilindustrin skulle kunna utgöra ett utomordentligt och viktigt tillfälle att ta itu med de långsiktiga strukturella problem som fortfarande finns inom bilindustrin. Sektorns olika aktörer uppmanas att förbättra produktionseffektiviteten och utöka kapacitetsutnyttjandet.
 4. En förutsättning för att bilsektorn ska kunna återhämta sig är att den har tillgång till finansiering och att man återgår till ett riktigt banksystem som slutligen återupprättar konsumenternas förtroende. Europaparlamentet uppmanar därför kommissionen och Europeiska investeringsbanken att vid Europeiska rådets vårmöte tillsammans lägga fram ytterligare förslag till hur man skulle kunna förbättra tillgången till finansiering för

industrin och särskilt sektorns små och medelstora företag.

5. Europaparlamentet understryker att bilindustrin också har ett ansvar för att vidta åtgärder för att lösa den pågående krisen och måste göra betydande insatser för att bidra till återhämtningen, samtidigt som man bör ta särskild hänsyn till arbetskraftens intressen och förväntningar i samband med användningen av statligt ekonomiskt stöd.
6. Europaparlamentet betonar att det statliga ekonomiska stödet alltid måste överensstämma med EU:s bestämmelser om statligt stöd och principerna för den inre marknaden, vars fullständiga och effektiva funktion är en förutsättning för Europas återhämtning och framtida tillväxt.
7. Europaparlamentet bekräftar ånyo att man måste fortsätta att göra omfattande investeringar i forskning och utveckling, i synnerhet på området för ren teknik som skulle kunna förbättra den europeiska industrins konkurrenskraft och bidra till att bekämpa klimatförändringar.
8. Europaparlamentet välkomnar slutsatserna från konferensen på hög nivå om halvtidsöversynen av CARS 21, vilka utarbetades med industrins och de berörda intressenternas deltagande och vilka syftar till att upprätthålla och säkerställa en samordnad hållning när ett nytt lagstiftningsförslag läggs fram. Kommissionen uppmanas att utvärdera alla eventuella lagstiftningsinitiativ som tas i enlighet med dessa principer.
9. Europaparlamentet understryker att eftersom den globala krisen påverkar andra globala aktörer inom bilsektorn, särskilt Förenta staterna, måste en kontinuerlig dialog föras med tredjeländer och EU:s huvudsakliga handelspartner på multilateral och bilateral nivå för att man ska kunna komma fram till en övergripande lösning och undvika att protektionistiska och diskriminerande åtgärder som vidtas av tredjeländer drabbar EU:s industri på ett oförsvarligt sätt.
10. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att skjuta upp ingåendet av frihandelsavtalet mellan Europeiska unionen och Sydkorea till dess att man hittat en välbalanserad lösning beträffande konsekvenserna för bilsektorn.
11. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet, kommissionen och medlemsstaternas regeringar och parlament.