

# EURÓPAI PARLAMENT

2004



2009

*Plenárisülés-dokumentum*

18.3.2009

B6-0153/2009

## **ÁLLÁSFOGLALÁSRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY**

a Bizottság nyilatkozatát követően

az eljárási szabályzat 103. cikkének (2) bekezdése alapján

előterjesztette: Werner Langen, Giles Chichester, Stefano Zappalà, Amalia Sartori és Ivo Belet

a PPE-DE képviselőcsoportja nevében

az autóipar jövőjéről

**B6-0153**

## **Az Európai Parlament állásfoglalása az autóipar jövőjéről**

*Az Európai Parlament,*

- tekintettel az Európai Tanács 2000. március 23–24-i lisszaboni ülésének elnökségi következtetéseire,
- tekintettel a “Közös munkával a növekedésért és a munkahelyekért - A lisszaboni stratégia új kezdete” című, az Európai Tanács tavaszi ülészakához intézett 2005. februári 2-i bizottsági közleményre (COM(2005)24 végleges),
- tekintettel a CARS 21 magas szintű munkacsoport 2005. december 12-i következtetéseire, illetve a félidős felülvizsgálatára irányuló magas szintű konferencia 2008. október 29-i következtetéseit,
- tekintettel a CARS 21-ről szóló, 2008. január 15-i állásfoglalásra: versenyképes gépkocsi szabályozási rendszer (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 Tanács és a Bizottság 2009. február 4-i, a pénzügyi válság gépjárműiparra gyakorolt hatásáról szóló nyilatkozataira,
- tekintettel a Versenyképességi Tanács 2009. március 5–6-i ülésének a gépjárműiparról szóló következtetéseire,
- tekintettel az „Intézkedések az európai autóipar válságának kezelésére” című, 2009. február 25-i bizottsági közleményre (COM(2009) 104 végleges),
- tekintettel eljárási szabályzata 103. cikkének (2) bekezdésére,

A. mivel Európa kivételes és mély pénzügyi és gazdasági válsággal néz szembe,

B. mivel az európai pénzügyi piacok jelenleg nem megfelelően működnek, különös tekintettel a hitelezési tevékenységekre,

mivel a gazdaság egészében a foglalkoztatáshoz, innovációhoz és versenyképességhez hozzájáruló európai gazdasági kulcságazatnak minősülő európai gépjárműipart különösen érinti a jelenlegi válság,

- D. mivel 2009-ben a gépjárműkereslet, és ennek következtében a gépjárműgyártás további jelentős zuhanása várható, ami elkerülhetetlenül fokozza az unióban a foglalkoztatásra és beruházásra nehezedő nyomást,
- E. mivel az európai gépjárműipari ágazat a legnagyobb K+F magánbefektető az Európai Unióban, és mivel az európai személy- és kereskedelmi gépjárművek gyártóinak a szabályozási és piaci követelmények miatt magas szinten kell tartaniuk a beruházásokat, különös tekintettel az alacsony flottakibocsátásra való áttérés biztosítására,
- F. mivel az európai gépjárműipar közvetve vagy közvetlenül 12 millió alkalmazottat foglalkoztat, amely az Európai Unió munkaerő-állományának 6 %-át teszi ki, és jelenleg több millió ilyen munkahely van veszélyben,
- G. mivel az európai gépjárműipar a más iparágakra és ágazatokra való áttételeződése miatt az Unió gazdaságának egyik kulcseleme, különösen a többszázezer kis- és középvállalkozás tekintetében,

mivel néhány tagállam a gépjárműipart támogató nemzeti intézkedések meghozatalába kezdett,

mivel a Bizottság további kereskedelmi liberalizációs tárgyalásokat folytat a dohai forduló és a dél-koreai szabadkereskedelmi megállapodás keretében,

1. elismeri, hogy a gépjárműipar jelentős nyomás alatt áll a jelenlegi gazdasági és pénzügyi válság révén, amit különösen a gépjárműkereslet jelentős csökkenése, de egyúttal a hitelfinanszírozási nehézségek és a válságot megelőző strukturális problémák is jellemeznek;
2. mély aggodalommal veszi tudomásul, hogy számos európai szinten hozott intézkedés nem felelt meg a jelenlegi válság kihívásainak, és felhív egy valódi európai intézkedési keret létrehozására, amely konkrét intézkedéseket hoz annak érdekében, hogy az EU és a tagállamok egyaránt milyen módon tudják meghozni a szükséges döntő jelentőségű intézkedéseket;
3. egyre nagyobb aggodalommal veszi tudomásul, hogy a tagállamok által nemzeti szinten elfogadott rövid távú intézkedések hozzájárulhatnak a közös piaci verseny zavaraihoz, hosszú távon kárt okozva a versenyképességnek, és felhívja ezért a tagállamokat annak biztosítására, hogy az intézkedések következetesek, hatékonyak és összehangoltak legyenek;
4. sürgeti ezért a Tanácsot és a Bizottságot, hogy hangolják össze európai szinten az intézkedéseket a protekcionista lépések elkerülése és a nemzeti helyet az uniós szintű intézkedések elfogadásának biztosítása érdekében;
5. felhívja a Bizottságot, hogy mobilizálja minden erőforrását a válság elleni küzdelem és szükség esetén új eszközök bevezetése érdekében, illetve ezzel összefüggésben üdvözli az európai gazdasági fellendülés tervének részeként létrehozott ideiglenes állami támogatás-értékelési keretet;

6. felhívja a Tanácsot és a Bizottságot, hogy gyorsítsák fel, egyszerűsítsék és jelentősen növeljék meg az autóiiparnak nyújtott pénzügyi támogatás mértékét, nevezetesen az EBB-n és az Európai Központi Bankon keresztül, valamint az alacsony kamatú hitelek tekintetében állami garanciák nyújtásával; úgy véli, hogy ezen pénzügyi támogatás, különösen hitelek révén elősegíti az új gépjárművek iránti kereslet ösztönzését, a gazdasági növekedés, a környezet és a közúti biztonság érdekében;
7. megerősíti, hogy az uniós és nemzeti szintű politikák egyaránt hozzájárulnak a szerkezetátalakítási szakasz kezeléséhez, amely a gépjárműiparra a nagyon versenyképes üzleti környezet miatt vár, és ösztönzi ezért az ágazatot, hogy társadalmilag felelősen, a társadalmi partnerekkel szorosan együttműködve hajtsanak végre ilyen kiigazításokat;
8. ezzel összefüggésben sürgeti a Bizottságot, hogy könnyítse meg, fejlessze és gyorsítsa fel az olyan eszközök biztosítását, mint a globalizációhoz való alkalmazkodás elősegítését célzó európai alap vagy a strukturális alapok;
9. megerősíti, hogy a gépjárműiparnak folyamatos K+F programokba való beruházásokra van szüksége, amelyek a fenntartható versenyképes keret elérése érdekében a legjobb megoldást nyújtják a minőség, a biztonság és a környezetvédelem tekintetében, illetve felhívja a Bizottságot, hogy ezzel összefüggésben könnyítse meg, fejlessze és gyorsítsa fel az olyan uniós K+F és innovációs támogatási eszközök biztosítását, mint a 7. keretprogram;
10. felhívja a Bizottságot, hogy dolgozzon ki iránymutatásokat és ajánlásokat a könnyű és nehéz tehergépjárművek, illetve a tömegközlekedési járművek tekintetében flottamegújítást összehangolt megközelítéssel ösztönző intézkedésekre, mint az öregautó-beszámítás és egyéb piaci ösztönzők, amelyek pozitívan és rövid távon hatnak a fogyasztói újautó-keresletre, illetve felhívja a Bizottságot, hogy ezzel összefüggésben kövesse nyomon a már végrehajtott nemzeti intézkedéseket a belső piac zavarainak elkerülése érdekében;
11. felhívja a Tanácsot és a Bizottságot, hogy ragadja meg a lehetőséget a hatályos gépjárműadó-rendszer felülvizsgálatára az adórendszerek uniós szintű összehangolása érdekében;
12. megerősíti a harmadik országokkal és az Unió fő kereskedelmi partnereivel a gépjárműipari ágazat jövőjéről folytatott párbeszéd és a folyamatos tárgyalások szükségességét, és felhívja ezért a Bizottságot, hogy szorosan kövesse nyomon az Unión kívüli országok, különösen az Egyesült Államok és Ázsia eseményeit, a nemzetközi szinten egyenlő feltételek biztosítása érdekében, amelynek során a globális autóiparon tartózkodnak a protekcionizmustól és a diszkriminatív intézkedésektől;
13. felhívja a Bizottságot, hogy halassza el az Európai Unió és Dél-Korea közötti szabadkereskedelmi megállapodás megkötését, amíg a két partner meg nem egyezik a méltányos feltételekben;
14. felhívja a Bizottságot, hogy maradéktalanul alkalmazza a szabályozás javításának elvét, és ezért végezzen mélyreható vizsgálatokat az új uniós gépjármű-jogsabályok hatásairól, különös tekintettel az új gépjárművek költségeire és az intézkedések végrehajtásához

szükséges bevezetési időre; sürgeti továbbá a Bizottságot, hogy a CARS21 ajánlásaival összhangban óvatosabb megközelítést alkalmazzon a szabályozás tekintetében, ezáltal jobbiztonságot és kiszámíthatóságot adva a gépjárműipari ágazatnak;

15. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak, a Bizottságnak, valamint a tagállamok kormányainak és nemzeti parlamentjeinek.