

# EURÓPAI PARLAMENT

2004



2009

*Plenárisülés-dokumentum*

18.3.2009

B6-0154/2009

## **ÁLLÁSFOGLALÁSRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY**

a Bizottság nyilatkozatát követően

az eljárási szabályzat 103. cikkének (2) bekezdése alapján

előterjesztette: Jorgo Chatzimarkakis

az ALDE képviselőcsoport nevében

az autóipar jövőjéről

**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 közleményre (COM(2005)24 végleges),
  - tekintettel a CARS 21 magas szintű munkacsoport 2005. december 12-i következtetéseire, illetve a CARS21 félidős felülvizsgálatára irányuló magas szintű konferencia 2008. október 26-i következtetéseit,
  - tekintettel a „CARS 21: versenyképes autóipari szabályozási keret” című 2008. január 15-i állásfoglalására (A6-0494/2007),
  - 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 az pénzügyi válság által az autóiparra gyakorolt hatásokról szóló 2009. február 4-i tanácsi és bizottsági nyilatkozatokra,
  - tekintettel a Versenyképességi Tanács 2009. március 5–6-i ülésének a gépjárműiparról szóló következtetéseire,
  - tekintettel a Bizottság „Intézkedések az európai autóipar válságának kezelésére” című 2009. október 25-i közleményére (COM(2008) 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,
- C. mivel a gazdaság egészében a foglalkoztatáshoz, innovációhoz és versenyképességhez hozzájáruló európai gazdasági kulcságazatnak minősülő európai gépjárműipart és annak beszállítóiparát 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, ami 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,
- H. mivel néhány tagállam a gépjárműipart támogató nemzeti intézkedések meghozatalába kezdett,
- I. 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 tükröz a gépjárműkereslet jelentős csökkenése, de egyúttal a túltermelési kapacitás, a hitelfinanszírozási nehézségek és a válságot megelőző strukturális problémák;
  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 magában foglalja annak meghatározását, 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 megzavarhatják a közös piaci versenyt, 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 elfogadása 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 autóiparnak 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 a 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 és annak beszállítói iparára 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 flottamegújítást összehangoltan 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 autópiacon valamennyi fél tartózkodik 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-jogszabályok 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, valamint felhívja a

Bizottságot, hogy a tagállamok, a gépjárműipar és a szakszervezetek kerekasztala révén hajtsa végre CARS21 folyamat megerősítésére irányuló javaslatát;

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