

PARLAMENT EUROPEJSKI

2004



2009

Dokument z posiedzenia

18.3.2009

B6-0156/2009

PROJEKT REZOLUCJI

zamykającej debatę nad oświadczeniem Komisji

zgodnie z art. 103 ust. 2 Regulaminu

złożyła Rebecca Harms

w imieniu grupy politycznej Verts/ALE

w sprawie przyszłości przemysłu samochodowego w Europie

B6-0156

w sprawie przyszłości przemysłu samochodowego w Europie

Parlament Europejski,

- uwzględniając konkluzje prezydencji z posiedzenia Rady Europejskiej, które odbyło się w dniach 23-24 marca 2000 r. w Lizbonie,
- uwzględniając komunikat Komisji na wiosenny szczyt Rady Europejskiej wydany dnia 2 lutego 2005 r., zatytułowany „Wspólne działania na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia. Nowy początek strategii lizbońskiej” (COM(2005)0024 końcowy),
- uwzględniając końcowe sprawozdanie grupy wysokiego szczebla pt. „CARS 21: konkurencyjny system prawny dla przemysłu motoryzacyjnego w XXI w.”, wydane w 2006 r.,
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 7 lutego 2007 r. zatytułowany „Ramy prawne podstawą dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego w XXI w. Stanowisko Komisji w sprawie sprawozdania końcowego grupy wysokiego szczebla CARS 21” (COM(2007)0022 wersja ostateczna),
- uwzględniając konkluzje prezydencji z posiedzenia Rady Europejskiej, które odbyło się w dniach 15-16 października 2008 r. w Brukseli,
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 29 października 2008 r. zatytułowany „Przezwyciężenie kryzysu finansowego i wyjście na prostą: europejskie ramy działania” (COM(2008)0706 wersja ostateczna),
- uwzględniając komunikat Komisji do Rady Europejskiej z dnia 26 listopada 2008 r. zatytułowany „Europejski plan naprawy gospodarczej” (COM(2008)0800 wersja ostateczna),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 4 marca 2009 r. na wiosenny szczyt Rady Europejskiej zatytułowany „Realizacja europejskiego planu naprawy”(COM(2009)0114 wersja ostateczna),
- uwzględniając oświadczenia Rady i Komisji z dnia 4 lutego 2009 r. w sprawie wpływu kryzysu finansowego na przemysł samochodowy,
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 25 lutego 2009 r. zatytułowany „Reakcja na kryzys w europejskim przemyśle motoryzacyjnym” (COM(2009)0104 wersja ostateczna),
- uwzględniając nowe tymczasowe ramy pomocy państwa przyjęte w grudniu 2008 r.,
- uwzględniając art. 103 ust. 2 Regulaminu,

A. mając na uwadze, że europejski przemysł motoryzacyjny przechodzi bezprecedensowy

kryzys wywołany wieloma czynnikami, wśród których kryzys finansowy i gospodarczy nie jest jedynym,

- B. mając na uwadze, że kryzys wpływa nie tylko na producentów samochodów, lecz również na dostawców, dilerów, warsztaty samochodowe w tym na wiele małych i średnich przedsiębiorstw,
- C. mając na uwadze, że w przemyśle motoryzacyjnym obserwuje się strukturalną nadprodukcję szacowaną na 20% oraz że w najbliższych czterech latach przewiduje się spadek sprzedaży samochodów o 20-25%,
- D. mając na uwadze, że europejski przemysł motoryzacyjny zatrudnia bezpośrednio i pośrednio 10 milionów osób, co stanowi 6% wszystkich zatrudnionych w Unii Europejskiej oraz że tysiące pracowników zostało już zwolnionych, a wielu z nich było zatrudnionych na kontraktach czasowych, jak również że setki tysięcy stanowisk pracy jest zagrożonych,
- E. mając na uwadze, że w przemyśle motoryzacyjnym istnieje duży potencjał tworzenia nowych stanowisk pracy dzięki zastosowaniu ekologicznych technologii,
- F. mając na uwadze, że państwa członkowskie zaczęły przyjmować wewnętrzne środki wspierania przemysłu oraz że Komisja musi monitorować zbieżność pomocy publicznej z obowiązującymi w UE na mocy traktatu zasadami uczciwej konkurencji, zapisanymi w art. 87 i 88,
- G. mając na uwadze, że emisja dwutlenku węgla w sektorze transportu ciągle wzrasta, podczas gdy jej poziom w innych sektorach maleje,
- H. mając na uwadze, że w obliczu nadrzędnych potrzeb związanych ze zmianami klimatu, wspólnotowy sektor transportu, którego część przeżywa obecnie bardzo szybki rozwój, wymaga nowej strategii gwarantującej, że wprowadzane na rynek samochody będą mniejsze i wydajniejsze,

Wyzwania związane z bezrobociem

1. wzywa państwa członkowskie oraz Unię Europejską do szybkiego podjęcia działań oraz do skoncentrowania wysiłków na łagodzeniu odczuwanych przez osoby zatrudnione w sektorze motoryzacyjnym negatywnych skutków społecznych;
2. zauważa, że pracownicy, którzy ponoszą największe konsekwencje kryzysu w sektorze nie są gospodarczymi, ani politycznym liderami, na których częściowo spoczywa odpowiedzialność za obecną sytuację, ze względu na przyjęte złe strategie dla sektora;
3. podkreśla, że jeżeli długotrwałe możliwości zatrudnienia mają zostać utrzymane sektor należy poddać restrukturyzacji oraz przemianom oraz wzywa do przyjęcia odpowiedniej polityki, polegającej na przykład na tworzeniu „przedsiębiorstw ratunkowych” pozwalających na przekwalifikowanie oraz zatrzymaniu pracowników na stanowiskach pracy przy jednoczesnym dostosowaniu ich kwalifikacji;

4. zauważa, że sektory o podobnej strukturze kwalifikacji, takie jak sektor budowy środków transportu publicznego będą potrzebowały większej liczby pracowników po wprowadzeniu zrównoważonej polityki transportowej; przypomina, że sektor przemysłu transportu publicznego zatrudnia 900 000 osób bezpośrednio w Unii Europejskiej oraz wiele osób jako kierowców, maszynistów itd.;
5. wzywa przemysł motoryzacyjny do przyjęcia „nowego zielonego układu”, który łączy w sobie walkę ze skutkami społecznymi kryzysu oraz tworzenie podstaw bardziej zrównoważonej gospodarki mogącej stawić czoła wyzwaniom przyszłości;

Brak bezwarunkowej pomocy

6. ponownie podkreśla, że to właśnie przemysł jest w głównej mierze odpowiedzialny za radzenie sobie z kryzysem;
7. podkreśla, że z publicznych środków finansowych nie należy pokrywać strat udziałowców oraz kadry zarządzającej dużymi fabrykami samochodów, którzy w przeszłości inkasowali pokaźne sumy, lecz że należy je przeznaczyć na utrzymanie oraz tworzenie możliwości zatrudnienia w kontekście trwałej strategii dla Unii Europejskiej;
8. przypomina Komisji, że w ramach dobrowolnego porozumienia z przemysłem motoryzacyjnym nie osiągnięto wyznaczonego celu oraz podkreśla fakt, że konieczne są uregulowania prawne;
9. odrzuca wezwanie przemysłu do opóźnienia wprowadzenia nowych lub planowanych wymagań związanych z ochroną środowiska; zarazem wyraża przekonanie, że wszelkie wsparcie finansowe dla przemysłu motoryzacyjnego winno być powiązane z poprawą efektywności środowiskowej wychodzącą poza zobowiązania wynikające z przepisów prawa oraz zagwarantowaniem przejścia do produkcji bardziej przyjaznych środowisku naturalnemu pojazdów;
10. wyraża przekonanie, że publicznych środków finansowych nie należy przeznaczać na utrwalanie przestarzałych struktur i nadprodukcji w kluczowych segmentach sektora; nalega na to, by wszelka pomoc publiczna była spójna z celami strategii z Lizbony i Göteborga oraz pakietem klimatyczno-energetycznym;
11. wzywa, do uzależnienia pomocy państwa dla przemysłu motoryzacyjnego od przyjęcia planu restrukturyzacji i przekwalifikowywania pracowników na poziomie przedsiębiorstw, co pomoże zaradzić problemom takim jak nadprodukcja, przy zastosowaniu innowacyjnych technologii, nowych produktów i nowych kwalifikacji;
12. przypomina, że Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) ma do odegrania kluczową rolę w rozwoju ekologicznego transportu, który wymaga zwiększenia udziału wsparcia ze strony EBI na rzecz kolei, publicznego transportu miejskiego, transportu intermodalnego oraz zarządzania transportem; wzywa EBI do przeznaczania kredytów dla przemysłu motoryzacyjnego głównie na badania i rozwój w zakresie wydajniejszych, bardziej ekologicznych oraz bezpieczniejszych samochodów oraz na poprawie bezpieczeństwa;
13. nalega, aby programy EBI oraz finansowanie w ramach 7. programu ramowego były

przejrzyste, wiarygodne oraz oceniane pod względem długoterminowej trwałości, przy pełnym udziale publicznym;

14. przestrzega państwa członkowskie przed przyjmowaniem własnych środków krajowych, które mogłyby doprowadzić do wyścigu o subsydia; wzywa w związku z tym Radę i Komisję do stworzenia europejskiej strategii i skoordynowania działań na poziomie europejskim w celu uniknięcia działań protekcyjnych;

Plan złomowania

15. wzywa Komisję do szybkiego przedstawienia oceny gospodarczej i w zakresie środowiska naturalnego planu złomowania pojazdów w UE; wzywa państwa członkowskie, wdrażające plany złomowania, by tworzyły je uwzględniając niską emisję dwutlenku węgla, poprzez wprowadzenie limitów CO₂ dla samochodów objętych takim planem oraz tak, by uniknąć możliwego obejścia zasad;

Grupy wysokiego szczebla

16. wyraża zaniepokojenie przypisywaniem zinstytucjonalizowanej roli przemysłowym forum konsultacyjnym takim jak inicjatywa CARS 21 w zakresie polityki w ramach procedury współdecyzji; przypomina jednogłośnie decyzję podjętą przez Konferencję Przewodniczących w 2006 r., dotyczącą grup wysokiego szczebla i wzywa Komisję, by zagwarantowała swoją niezależność w korzystaniu z przysługującego jej na mocy traktatów prawa do inicjatywy;
17. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie, Komisji oraz rządowi i parlamentom krajowym państw członkowskich.