

# EURÓPSKY PARLAMENT

2004



2009

---

*Výbor pre zamestnanosť a sociálne veci*

**2007/2120(INI)**

28.6.2007

## **STANOVISKO**

Výboru pre zamestnanosť a sociálne veci

pre Výbor pre priemysel, výskum a energetiku

ku CARS 21: Konkurenčný regulačný rámec pre automobilový priemysel  
(2007/2120 (INI))

Spravodajkyňa výboru požiadaneho o stanovisko: Ona Juknevičienė

PA\_NonLeg

## NÁVRHY

Výbor pre zamestnanosť a sociálne veci vyzýva Výbor pre priemysel, výskum a energetiku, aby ako gestorský výbor zaradil do návrhu uznesenia, ktorý prijme, tieto návrhy:

1. berie na vedomie, že automobilový priemysel v EÚ 27 aj napriek reštrukturalizácii stále priamo zamestnáva 2 milióny osôb (7 % vo výrobe) a nepriamo podporuje ďalších 10 až 12 miliónov pracovných miest;
2. uznáva, že výrobcovia aj dodávatelia európskeho automobilového priemyslu majú k dispozícii vysoko kvalifikovanú pracovnú silu, ktoré sa významne podieľa na vysokej výkonnosti európskeho automobilového priemyslu;
3. uznáva, že lepšie navrhnuté, transparentné pravidlá môžu spolu so súčasnými sociálnymi a environmentálnymi potrebami, ktoré sa uplatňujú bez výnimky a integrujú sa v rámci medzinárodného automobilového regulačného prostredia, prispieť k väčšej konkurencieschopnosti a spravodlivým podmienkam hospodárskej súťaže v automobilovom priemysle;
4. žiada, aby sa zastavila pomoc Spoločenstva pre spoločnosti, ktoré po jej prijatí v členskom štáte presunú svoju výrobnú činnosť do inej krajiny bez toho, aby úplne splnili dohody uzatvorené s príslušným členským štátom;
5. zdôrazňuje, že v súvislosti s ďalšou reštrukturalizáciou sa EÚ a členské štáty musia zamerať aj na to, ako zabezpečiť jej hladký priebeh a zmierniť jej vplyv, a na ponúknutie nových možností pre pracovníkov;
6. vyzýva členské štáty, aby pokračovali v zavádzaní modernizačných opatrení, ktoré sú potrebné v rámci lisabonskej stratégie na zabezpečenie väčšieho počtu lepších pracovných príležitostí s cieľom podporiť konkurencieschopnosť na globálnej úrovni so zreteľom na najnovšie vedecké poznatky a posilniť európske sociálno-ekonomické štruktúry;
7. zastáva názor, že EÚ a členské štáty by mali naďalej investovať do výskumu, technológií, vzdelávania a odbornej prípravy, aby sa zachovala zamestnanosť a zároveň zvýšila konkurencieschopnosť;
8. Recognises that EU funds (i.e. Sociálny fond, Fond na prispôsobenie sa globalizácii (EGF) a finančné prostriedky členských štátov by sa mali v plnej miere využiť na obmedzenie následkov prebiehajúcich prechodných procesov v automobilovom priemysle, ako aj na podporu nepretržitého vzdelávania a odbornej prípravy pracovníkov v tomto odvetví;
9. vyzýva sociálnych partnerov, aby vykonávali primerané politiky v prospech tých, ktorí sú ohrození reštrukturalizáciou tohto odvetvia;
10. zdôrazňuje, že vzhľadom na prebiehajúcu reštrukturalizáciu, premiestňovanie výroby a rušenie pracovných miest je dôležité, aby boli zamestnanci riadne informovaní o rozhodnutiach nadnárodných spoločností a aby sa s nimi o týchto rozhodnutiach vopred

konzultovalo, najmä ak má rozhodovací proces vplyv na ich ďalší život; v tejto súvislosti je potrebné vyvinúť väčšie úsilie o lepšie vykonávanie smernice o zriadení Európskej zamestnaneckej rady, respektíve uvedomiť si, aké vhodné zmeny smernice by mohli zlepšiť jej vykonávanie.

## Explanatory Memorandum

This opinion focuses on the consequences for employment regarding the automotive regulatory framework<sup>1</sup>.

The car manufacturing industry is facing a transition period due to market forces.

Examples of trends in the industry are:

1. Existing overcapacities in certain Member States are pushing manufacturers to close existing plants.
2. Also, aggressive price competition between manufacturers is pushing manufacturers to relocate their plants in countries with cheaper labour force. Within Europe, car manufacturers producing in the EU 15 tend to favour outsourcing to new Member states such as Czech Republic or Slovakia for the supply of the European market. It has led to a shift from the EU15 to the EU10, for instance, between 2000 and 2005, the manufacture of motor vehicles was among the top five employment growth sectors in the Czech Republic.
3. Also globalisation has its effects. When it comes to the production aimed at external market, many car manufacturers now tend to favour building their manufacturing plants in the heart of the big markets they are aiming at (for example China, Brazil). This transition has an impact on the employment in this sector within the world.

Despite the overcapacity problem and the pressures from globalisation, car production within Europe (including EU-15) still has advantages (high-skilled work force, good infrastructures, common market, proximity of a big market, network of suppliers). EU 27 as a whole therefore remains the world's largest vehicle producer and the car industry still holds around 2 million direct jobs in the manufacturing of vehicles and components (7% of all manufacturing employment in the EU). It is also supporting an additional 10 to 12 million jobs in the EU. When it comes to the EU 15, employment in the car sector has declined but car manufacturing remains very important. In 2005, more than 13 million cars were produced in EU 15.

Active policy tools can therefore be relevant and they should be used in order to strengthen European socio-economic structures in a way to reinforce Europe's added value on the world market and maintain employment in the car industry. For example, the EU and the Member States should further invest in education and training (implementation of *Lifelong Learning Program*, positive use of EU funds such as the ESF to promote projects aiming at the improvement of production methods and employment).

At the same time, considering that further restructuring will occur despite efforts in adapting the car manufacturing industry in Europe, the EU and the Member States also need to focus on the smoothening of restructuring and the offering of new possibilities for automobile

---

<sup>1</sup> COM(2007) 0022.

workers. For example, EU funds (Social fund, ERDF) should be used to a full extent for the support of the ongoing car manufacturing transition. The Globalisation Adjustment Fund is a good example of fund helping the workers affected by globalisation-related redundancies in all kinds of industries. Also, directives on information and consultation of workers and other collective redundancies should be fully respected when transitions occur. Therefore efforts are needed either to better implement the Directive on the establishment of a European Works Council or to understand what changes to the Directive might be appropriate to improve its implementation.

## POSTUP

<b>Názov</b>	CARS 21:Konkurenčný regulačný rámec pre automobilový priemysel	
<b>Referenčné čísla</b>	2007/2120(INI)	
<b>Gestorský výbor</b>	ITRE	
<b>Výbor, ktorý predložil stanovisko</b> dátum oznámenia na schôdzi	EMPL 6.6.2007	
<b>Rozšírená spolupráca - dátum oznámenia na schôdzi</b>		
<b>Spravodajkyňa výboru požiadanej o stanovisko</b> dátum menovania	Ona Juknevičienė 28.2.2007	
<b>Predchádzajúci spravodajca výboru požiadanej o stanovisko</b>		
<b>Prerokované vo výbore</b>	7.6.2007	26.6.2007
<b>Dátum schválenia</b>	27.6.2007	
<b>Výsledok záverečného hlasovania</b>	+: 28	-: 1
	0: 0	
<b>Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Jan Andersson, Alexandru Athanasiu, Edit Bauer, Jean-Luc Bennaïmias, Emine Bozkurt, Iles Braghetto, Philip Bushill-Matthews, Derek Roland Clark, Luigi Cocilovo, Jean Louis Cottigny, Richard Falbr, Carlo Fatuzzo, Ilda Figueiredo, Roger Helmer, Karin Jöns, Ona Juknevičienė, Raymond Langendries, Elizabeth Lynne, Mary Lou McDonald, Thomas Mann, Jiří Maštálka, Maria Matsouka, Csaba Öry, Elisabeth Schroedter, José Albino Silva Peneda, Gabriele Stauner, Gabriele Zimmer	
<b>Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Rumiana Jeleva, Magda Kósáné Kovács, Sepp Kusstatscher, Jamila Madeira, Glenis Willmott	
<b>Náhradníci (čl. 178 ods. 2) prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Manolis Mavrommatis	
<b>Poznámky (k dispozícii iba v jednom jazyku)</b>	...	