



EURÓPAI PARLAMENT

2009 - 2014

---

*Foglalkoztatási és Szociális Bizottság*

---

**2013/2062(INI)**

27.9.2013

# VÉLEMÉNY

a Foglalkoztatási és Szociális Bizottság részéről

az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság részére

a CARS 2020-ról: az erős, versenyképes és fenntartható európai gépjárműipar  
felé  
(2013/2062(INI))

A vélemény előadója: Birgit Sippel

PA\_NonLeg

## JAVASLATOK

A Foglalkoztatási és Szociális Bizottság felhívja az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy állásfoglalásra irányuló indítványába foglalja bele a következő javaslatokat:

- A. mivel a dinamikus és befogadó munkaerőpiacok, amelyeken a munkavállalók magas szintű és a piac számára fontos szakképesítéssel rendelkeznek, alapvető fontosságúak az európai gazdaság versenyképessége és a társadalmi kohézió szempontjából;
1. üdvözli a gépjárműiparra vonatkozó cselekvési tervet, és rámutat, hogy a gépjárműipar – mintegy 12 millió közvetlen, illetve közvetett munkahellyel – stratégiai jelentőséggel bír az európai gazdaság szempontjából, jelentős mértékben, mintegy 90 milliárd euróval járul hozzá (2011-es adatok szerint) az Unió külkereskedelmi mérlegéhez, a legtöbb magánforrást vonzza a kutatás és innováció terén (2010-ben mintegy 30 milliárd eurót), valamint a technológiai újítások egyik alapvető motorja; hangsúlyozza, hogy egy nagyra törő európai iparpolitika, amely nagy hangsúlyt helyez a helyi foglalkoztatásra és a környezetbarát technológiák fejlesztésére, a válságból való, munkahelyeket teremtő kilábalás és a fenntartható fejlődés előmozdításának szükséges hajtóereje; hangsúlyozza, hogy az európai autóiiparnak – a környezetbarátabb közlekedési rendszer részeként – fenntarthatóbb gépkocsik gyártását célzó megújulási stratégiára van szüksége;
  2. rámutat arra, hogy a globális piacon a minőség és a biztonság tekintetében ki kell tűnni; ezért szükségesnek tartja a fejlett technológiákba való beruházást és az innováció hangsúlyozását;
  3. üdvözli az e-segélyhívó rendszerre tett bizottsági javaslatot, amely lehetővé tenné a járművek számára a segélyhívó szolgálat automatikus felhívását komoly baleset esetén;
  4. úgy véli, hogy az Unión belüli fokozottabb integráció előmozdítását szem előtt tartva fejleszteni kellene azon megoldások hatékonyságát és hozzáférhetőségét, amelyek lehetővé teszik a járművek fogyatékosággal élő sofőrök általi használatát;
  5. kéri „A munkahelyi egészségvédelemmel és biztonsággal kapcsolatos közösségi stratégia 2007 és 2012 között” című közleményben foglalt egészségvédelmi és biztonsági előírások felülvizsgálatát, hogy lépést tartsanak a különféle munkakörök és feladatok terén bekövetkezett változásokkal; ebből a célból felhívja a Bizottságot, hogy mihamarabb terjesszen elő egy 2020-ig szóló európai egészségvédelmi és biztonsági stratégiát;
  6. fokozott erőfeszítéseket sürget az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedést célzó Európa 2020 stratégia célkitűzéseinek az európai járműipar megerősödését előmozdító végrehajtása érdekében; hangsúlyozza ebben az összefüggésben az erős európai járműipari bázis fenntartásának fontosságát, többek között a minőségi és fenntartható technológiájú járművek szélesebb portfóliójának harmadik országokba történő exportja révén; rámutat arra, hogy a kutatás, a fejlesztés és az innováció – különösen az alacsony kibocsátású és energiahatékony gépkocsik fejlesztésével kapcsolatos szükségleteket tekintve – egyre fontosabb szerepet játszik Európa versenyképességének megőrzésében és ezáltal a foglalkoztatás növelésében, csökkentve Európa energiamporttól való függőségét;

7. elismeri, hogy az elektromos járművek piaca magában hordozza a bővülés lehetőségét, nem csupán az energetikai fenntarthatóság és az éghajlatváltozás elleni fellépés tekintetében, hanem azért is, mert elősegíti a gazdasági növekedést és a munkahelyteremtést; ezért erőfeszítéseket sürget az ilyen típusú járművek kifejlesztésére és továbbfejlesztésére, valamint használatuk ösztönzésére az Unióban; úgy véli, hogy ebből a célból a jövőben szükségessé válik az alternatív üzemanyaggal működő járművek töltőállomásainak létrehozása;
8. üdvözli a Bizottság által javasolt Horizont 2020 és COSME programokat, amelyek pénzügyi támogatást nyújtva lehetővé teszik a cégek és a kis- és középvállalkozások számára versenyképességük növelését, ahogy Európa környezetbarát és erőforrás-hatékony közlekedési hálózatra tér át;
9. üdvözli a cselekvési terv negyedik pillérében javasolt fellépéseket; aláhúzza a hosszú távú stratégiák szükségességét, amelyek lehetővé teszik a vállalatok és munkavállalók számára, hogy alkalmazkodjanak a strukturális átalakításokhoz, előre látva a változásokat és minimalizálva azok szociális hatását; ismételten kéri, hogy szülessen jogi aktus a munkavállalók tájékoztatásáról és a velük folytatott konzultációról, valamint a szerkezetátalakítás előrejelzéséről és kezeléséről; különös hangsúlyt fektet a szerkezetátalakítás hosszú távú tervezésére, amely a foglalkoztatási szükségletek változása esetén biztosítja a fokozatos átmenetet; hangsúlyozza, hogy olyan készségi szintekre van szükség, amelyek biztosítják a foglalkoztatást, és szükség esetén lehetővé teszik az új termelési formákra és üzleti modellekre való áttérést;
10. a megfelelőbb szabályozás kialakítása érdekében felkéri a Bizottságot, hogy szisztematikusabban értékelje javaslatainak az európai gépjárműipar azon képességére gyakorolt hatását, hogy nemzetközi szinten versenyképes maradjon, és ezáltal számos új munkahelyet teremtsen, amelyekre Európának szüksége van; ezzel összefüggésben sürgeti a Bizottságot, hogy tevékenyen lépjen fel az uniós jog tagállami túlszabályozása ellen;
11. sürgeti a tagállamokat, hogy készítsenek előrejelzést a szerkezetátalakítási folyamatokról a munkahelyek megóvása, a belső és külső mobilitás támogatása, és e folyamatok esetleges negatív hatásainak minimalizálása érdekében; kéri a tagállamokat, hogy a szubszidiaritás elvének tiszteletben tartása mellett juttassák érvényre a tagállami jogszabályokat és a hatályos uniós irányelveket, beleértve a csoportos létszámcsökkentésről szóló irányelvet, a vállalkozások átruházására vonatkozó irányelvet és a tájékoztatásról és konzultációról szóló keretirányelvet; úgy véli, hogy az uniós alapoknak fontos szerepet kellene játszaniuk a szerkezetátalakítási folyamatokból adódó esetleges kedvezőtlen hatások előrejelzésében, minimalizálásában vagy enyhítésében;
12. úgy véli, hogy amennyiben elkerülhetetlen a szerkezetátalakítás, a gyárak bezárásához vagy a leépítéshez csak végső megoldásként lenne szabad folyamodni; ennek megfelelően úgy véli, hogy ilyen esetekben információval kell ellátni az érdekelt feleket – köztük a szakszervezeteket, illetve a munkavállalók és munkaadók képviselőit –, és tárgyalásokat kell folytatni velük olyan megállapodás elérésének céljából, amely biztosítja a vállalat életképességét, és egyúttal tiszteletben tartja a munkavállalók jogait;
13. sürgeti a tagállamokat, hogy gyárak bezárása vagy jelentős leépítések esetén rövid távú intézkedésként teljes mértékben éljenek az Európai Globalizációs Alkalmazkodási Alap

(EGAA) kínálta lehetőségekkel; megismétli véleményét, hogy az EGAA-intézkedések kialakításának összhangban kell állnia az erőforrás-hatékony és környezeti szempontból fenntartható gazdaság célkitűzésével;

14. hangsúlyozza annak szükségességét, hogy a készségigényeket előre jelezzék, és a munkavállalók készségszintjét – többek között az egész életen át tartó tanulás révén – kiigazítsák; támogatja egy európai gépjárműipari képzési tanács létrehozását, amely az iparági, foglalkoztatási és szakképzési megfigyelőközpontok, valamint az érintett szociális partnerek és az oktatási és szakképzési intézményeket képviselő szervezetek egybefogásával előmozdítja a vonatkozó felsőfokú és szakképzést, elősegítendő a gépjárműipari ágazaton belüli bevált gyakorlatok cseréjét, készségfejlesztést és foglalkoztatást;
15. hangsúlyozza a társadalmi párbeszéd fontosságát a kiigazítási és szerkezetátalakítási folyamatok során, valamint a bevált gyakorlatok követésének szükségességét<sup>1</sup>; emlékeztet az ideiglenes jellegű, innovatív eszközök válság alatti kidolgozásának pozitív példáira – köztük a csökkentett munkaidőre –, amelyek elősegítették a foglalkoztatás korábbi szintjeinek fenntartását;
16. ösztönzi a tagállamokat, hogy az európai szemeszter keretében fogadjanak el nemzeti munkaterveket, figyelembe véve, hogy mely egyedi készségekre van szüksége általában véve az iparnak, és konkrétan a gépjárműiparnak;
17. úgy véli, hogy a képzett munkaerő alapvető fontosságú az európai gépjárműipar versenyképessége és minőség alapúsága szempontjából; ezért úgy gondolja, hogy modernizálni kell az oktatási és szakképzési rendszereket, szem előtt tartva a jövőben szükséges készségek fejlesztését új tantervek, információs és kommunikációs technológiák és a munkaadókkal kötött partnerségek révén;
18. szorgalmazza, hogy az Európai Szociális Alapot használják fel a munkavállalók átképzéséhez és továbbképzéséhez, valamint az egész életen át tartó tanulás, a készségkereslet és a készségkínálat összehangolása, a készségek megfeleltetése és a változások előrejelzése terén történő előrelépéshez, különösen a gépjárműipar területén, figyelembe véve az európai autóipar kapacitástöbbletét, valamint a fenntartható gazdaságra és a környezetbarát járművekre való áttérés szükségességét;
19. hangsúlyozza, hogy még jobban ki kell használni az EURES-t mint a tagállami munkaközvetítő ügynökségeket kiegészítő eszközt, és ezzel összefüggésben támogatja, hogy az EURES-t ne csak a munkavállalók, az álláskereső és a munkaadók szabad mozgáshoz való joggal kapcsolatos tanácsokkal való ellátásának eszközeként, hanem az állandó, teljes idejű és a munkavállalók számára teljes életet lehetővé tevő állások közvetítésére összpontosító munkaerő-piaci eszközként is használják, erősítve ezáltal az európai autógyárak azon képességét, hogy hozzájussanak a számukra szükséges szakképzett munkaerőhöz;

---

<sup>1</sup> Lásd a „szerkezetátalakítási eszköztárat” a Bizottság „Közös elkötelezettség a foglalkoztatásért” című 2009. június 3-i közleményében (COM (2009)0257).

20. hangsúlyozza az egyablakos ügyintézés bevezetésének társadalmi és gazdasági előnyeit a munkavállalók tagállamok közötti, a munkavállalók és a gépjárműipar javát szolgáló szabad mozgásának elősegítése érdekében;
21. úgy véli, hogy a környezetbarát, új járműipari technológiák – például az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentését szolgálók – biztosíthatnák az autóipar hosszú távú gazdasági sikerességét, és lehetővé tennék a munkahelyek tartós megőrzését;
22. hangsúlyozza, hogy a társadalmi hatásvizsgálatokat és szempontokat általánosan érvényesíteni kellene minden ipari szakpolitika esetében; rámutat, hogy a szociális bizonytalanság negatív következményekkel jár az innovációra, valamint a munkaerő termelékenységére és kreativitására, és ezáltal a gazdasági növekedésre nézve is;
23. megjegyzi, hogy a technológiai innováció és a környezetbarát növekedés alapvető versenyképességi tényezők; hangsúlyozza, hogy a közpénzekből történő finanszírozásnak – például az EBB révén – támogatnia kell az innovációt az európai iparban; hangsúlyozza, hogy ezeket az intézkedéseket az ökológiai hozzáadott érték létrehozására, illetve a fenntartható, minőségi uniós foglalkoztatás biztosítására való képességtől kellene függővé tenni.

## A BIZOTTSÁGI ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE

<b>Az elfogadás dátuma</b>	26.9.2013
<b>A zárószavazás eredménye</b>	+ :                34 - :                3 0 :                0
<b>A zárószavazáson jelen lévő tagok</b>	Edit Bauer, Heinz K. Becker, Pervenche Berès, Vilija Blinkevičiūtė, Philippe Boulland, David Casa, Alejandro Cercas, Ole Christensen, Derek Roland Clark, Minodora Cliveti, Emer Costello, Frédéric Daerden, Sari Essayah, Richard Falbr, Marian Harkin, Danuta Jazłowiecka, Ádám Kósa, Jean Lambert, Verónica Lope Fontagné, Olle Ludvigsson, Thomas Mann, Csaba Óry, Sylvana Rapti, Licia Ronzulli, Elisabeth Schroedter, Joanna Katarzyna Skrzydlewska, Jutta Steinruck, Ruža Tomašić, Traian Ungureanu
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)</b>	Françoise Castex, Philippe De Backer, Anthea McIntyre, Ria Oomen-Ruijten, Evelyn Regner, Birgit Sippel, Csaba Sógor, Tatjana Ždanoka