

EURÓPAI PARLAMENT

2004



2009

Plenárisülés-dokumentum

23.3.2009

B6-0152/2009 }
B6-0153/2009 }
B6-0154/2009 }
B6-0155/2009 } RC1

KÖZÖS ÁLLÁSFOGLALÁSRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY

az eljárási szabályzat 103. cikkének (4) bekezdése alapján előterjesztette:

- Werner Langen, Giles Chichester, Stefano Zappalà, Amalia Sartori és Ivo Belet, a PPE-DE képviselőcsoportja nevében
- Martin Schulz és Robert Goebbels, a PSE képviselőcsoport nevében
- Jorgo Chatzimarkakis, Lena Ek, Patrizia Toia és Anne Laperrouze, az ALDE képviselőcsoport nevében
- Ewa Tomaszewska, Adam Bielan, Cristiana Muscardini, Roberta Angelilli, Mario Borghezio, Antonio Mussa és Mieczysław Edmund Janowski, az UEN képviselőcsoport nevében

az alábbi képviselőcsoportok indítványai helyett:

- UEN (B6-0152/2009)
- PPE-DE (B6-0153/2009)
- ALDE (B6-0154/2009)
- PSE (B6-0155/2009)

az autóipar jövőjéről

RC\777346HU.doc

PE420.438v01-00}
PE420.440v01-00}
PE423.011v01-00}
PE423.012v01-00} RC1

HU

HU

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),
- tekintettel a CARS 21 magas szintű munkacsoport 2005. december 12-i következtetéseire, illetve a félidős felülvizsgálatára irányuló magas szintű konferencia 2008. október 29-i következtetéseire,
- tekintettel a CARS 21-ről szóló, 2008. január 15-i állásfoglalásra: versenyképes gépjármű-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),
- tekintettel a Bizottság „Az európai gazdasági fellendülés terve” című 2008. november 26-i közleményére (COM(2008) 800),
- tekintettel a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátását csökkentő, összehangolt közösségi megközelítés részeként az új személygépjárművek emissziós teljesítményére vonatkozó szabványokat megállapító európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatra vonatkozó, 2008. december 17-i jogalkotási állásfoglalására (COM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD)),
- tekintettel a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátását csökkentő összehangolt megközelítés részeként az új személygépjárművek emissziós teljesítményére vonatkozó szabványokat megállapító/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslat elfogadása céljából 2008. december 17-én első olvasatban elfogadott álláspontjára,
- 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 a Bizottság „Intézkedések az európai autóipar válságának kezelésére” című, 2009. február 25-i közleményére (COM(2009) 104),
- tekintettel az európai iparügyi miniszterek és Günter Verheugen, a Bizottság alelnökének az

autóipar helyzetéről szóló 2009. január 16-i, brüsszeli találkozásának következtetéseire,

- tekintettel a 2009. január 29-én az Európai Gépkocsigyártók Szövetségének a 2008-as autóeladások témájában megjelentetett statisztikáira,
- tekintettel eljárási szabályzata 103. cikkének (4) bekezdésére,
- A. mivel Európa kivételes és mély pénzügyi és gazdasági válsággal néz szembe,
- B. mivel az európai pénzügyi piac jelenleg nem megfelelően működik, különös tekintettel a hitelezési tevékenységekre,
- C. mivel a gazdaság egészében a foglalkoztatáshoz, az innovációhoz és a versenyképességhez hozzájáruló európai gazdasági kulcságazatnak minősülő európai gépjárműipart és beszállítói láncát különösen érinti a jelenlegi válság,
- D. mivel a gépjárműipart az EU-n belül strukturális többletkapacitás jellemzi, és mivel 2009-ben a gépjárművek iránti kereslet, és ennek következtében a gépjárműgyártás további jelentős zuhanása várható, ami elkerülhetetlenül fokozza az EU-n belül a foglalkoztatásra és a beruházásra nehezedő nyomást,
- E. mivel az európai gépjárműipari ágazat a legnagyobb K+F magánbefektető az Európai Unióban, és az európai személy- és kereskedelmi gépjárművek gyártóinak a szabályozási és piaci követelmények miatt magas szinten kell tartaniuk a beruházásokat, különös tekintettel az alacsony kibocsátású gépkocsiállományra való áttérés biztosítása érdekében,
- F. mivel a megújuló energiáról és az éghajlatváltozásról szóló, tavaly decemberben elfogadott jogalkotási csomag alapvető szerepet játszik a gépjárműiparban energia-megtakarítás céljából indított zöld beruházások ösztönzésében,
- G. 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, amelyek közül sok magasan képzett munkaerőt igénylő álláshely, amelyet nem szabad elveszíteni,
- H. mivel a zöld technológiák gépjárműiparban való nagyobb mértékű alkalmazásában jelentős lehetőség rejlik a munkahelyteremtés tekintetében,
- I. mivel az európai gépjárműipar a más iparágakra és ágazatokra való áttételeződése miatt kulcsfontosságú az EU gazdasága, különösen több százezer kis- és középvállalkozás számára,
- J. mivel néhány tagállam a gépjárműipart támogató nemzeti intézkedések meghozatalába kezdett,
- K. mivel a válság kezelése elsősorban az iparág feladata,
- L. mivel a Bizottság jelenleg is tárgyalásokat folytat a kereskedelem további liberalizációjáról a dohai forduló és a Dél-Koreával kötendő szabadkereskedelmi megállapodás keretében,

1. elismeri, hogy a gépjárműipar jelentős nyomás alatt áll a jelenlegi gazdasági és pénzügyi válság következtében, amit elsősorban a gépjárműkereslet jelentős csökkenése jelez, de egyúttal a túlzott termelési kapacitás, a hitelfinanszírozási nehézségek és a válság előtt már meglévő strukturális problémák is;
2. hangsúlyozza, hogy a válság egész Európát érinti, ezért felhívja a figyelmet az európai gépjárműiparra irányuló, az uniós tagállamok közötti következetes és összehangolt kezdeményezések fontosságára, és valódi európai cselekvési keret kidolgozását kéri, amely konkrét lépéseket tartalmaz arra vonatkozóan, hogyan hozhatják meg a szükséges döntő fontosságú intézkedéseket uniós és tagállami szinten;
3. egyre nagyobb aggodalommal veszi tudomásul, hogy a tagállamok által nemzeti szinten elfogadott rövid távú intézkedések megzavarhatják az egységes piacon kialakult versenyt, hosszú távon kárt okozva a versenyképességnek, és felhívja ezért a tagállamokat annak biztosítására, hogy az intézkedések következetesek, hatékonyak és összehangoltak legyenek;
4. ebben az összefüggésben üdvözlí az európai gazdasági fellendülési terv részeként az állami támogatások értékelésére létrehozott ideiglenes keretet;
5. nagyra becsüli az Európai Bizottság legutóbbi kezdeményezését és megközelítését a 2009. március 13-i miniszteri találkozó megszervezését illetően, amelyre meghívták az uniós biztosokat, a gazdasági és ipari minisztereket és az érintett iparág képviselőit, akik a tagállamok és a gépjárműipar válsága révén érintett vállalatok erőfeszítéseinek összehangolásával hatékony politikai választ adtak;
6. felhívja a Tanácsot és a Bizottságot, hogy gyorsítsák fel, egyszerűsítsék és jelentősen növeljék meg az autóiparnak nyújtott pénzügyi támogatás mértékét, nevezetesen az Európai Beruházási Bankon keresztül, valamint az alacsony kamatú hitelek tekintetében állami garanciák nyújtásával; szorgalmazza, hogy a Bizottság és a Tanács kérje a hitelkérelmekkel kapcsolatos adminisztratív eljárás egyszerűsítését; 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. ragaszkodik ahhoz, hogy az EBB fordítson megfelelő figyelmet az autóiparban tevékenykedő kkv-kra a hitelekhez való hozzáférésük további biztosítása érdekében, és sürgeti a tagállamokat, hogy növeljék az EBB hitelezési kapacitását, hogy az megfeleljen az autóipar középtávú pénzügyi szükségleteinek;
8. ragaszkodik ahhoz, hogy a pénzügyi vagy adózási intézkedések, beleértve a használt autók beszámítását, támogassák és gyorsítsák fel az ágazat szükséges műszaki átalakítását, különösen a motorok energiahatékonysága és a károsanyag-kibocsátások csökkentése terén teljes összhangban a nemrég elfogadott jogszabályokkal;
9. megerősíti, hogy az uniós és nemzeti szintű politikáknak egyaránt hozzá kell járulniuk a szerkezetátalakítási és átállási szakasz kezeléséhez, amely a gépjárműiparra és annak beszállítói iparára a rendkívül versenyképes üzleti környezet miatt vár, és felszólítja ezért az ágazatot, hogy társadalmilag felelősen, a szakszervezetekkel szorosan együttműködve dolgozzák ki a következetes stratégiát és hajtsák végre az ilyen kiigazításokat;

10. hangsúlyozza, hogy a szakszervezeteket teljes mértékben be kell vonni a jelenleg zajló tárgyalásokba, és kéri a Bizottságot, hogy a jelenlegi válság közepette az iparág érdekében támogassa a valódi európai szociális párbeszédet;
11. felkéri a Bizottságot, hogy biztosítsa a munkahelyek támogatása céljából rendelkezésre álló európai alapok (kohéziós alap, strukturális alapok, szociális alap vagy a globalizációs alap) lehető legjobb felhasználását összhangban valamennyi lisszaboni cél kiegyensúlyozott végrehajtásával, továbbá hogy könnyítse meg, javítsa és gyorsítsa fel az ilyen alapokhoz való hozzáférést; úgy véli, hogy ezeknek az alapoknak hozzá kell járulniuk a munkavállalók számára idejekorán létrehozott képzési és átképzési programokhoz, ahol és amikor munkaidő-csökkentésekre kerül sor;
12. 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 eszközökhöz való hozzáférést, mint a 7. keretprogram;
13. felhívja a Bizottságot, hogy dolgozzon ki iránymutatásokat és ajánlásokat a gépjárműparkok megújítására vonatkozó összehangolt megközelítést ösztönző intézkedésekre, mint például a használt járművek beszámítása és más piaci ösztönzők, amelyek rövid távon jótékony hatást gyakorolnak az új gépjárművek fogyasztói keresletére, valamint célul tűz ki a gépjármű-lízingelés piacának élénkítését; felszólítja a Bizottságot, hogy a belső piac torzulásainak elkerülése érdekében kövesse nyomon az ezen a téren már végrehajtott nemzeti intézkedéseket;
14. 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 országokban, különösen az Egyesült Államokban és Ázsiában bekövetkező fejleményeket annak érdekében, hogy az egyenlő feltételek nemzetközi szinten biztosíthatók legyenek, és ennek megfelelően a globális autópiacon tartózkodnak a protekcionizmustól és a diszkriminatív intézkedésektől;
15. felszólítja a Bizottságot, hogy a szabadkereskedelmi megállapodás megkötése előtt biztosítsa az Európai Unió és Dél-Korea közötti kiegyensúlyozott és méltányos egyezséget;
16. üdvözlí a CARS 21 folyamatot, amely európai szintű, hosszú távú iparpolitikát határoz meg; felhívja a Bizottságot, hogy folyamatosan hajtsa végre, ellenőrizze és vizsgálja felül ezt a hosszú távú stratégiai tervet az európai autóipar jövőbeni versenyképessége és a fenntartható foglalkoztatás biztosítása érdekében;
17. felhívja a Bizottságot, hogy maradéktalanul alkalmazza a jobb szabályozás elvét, és ezért összhangban a CARS 21 ajánlásaival részletesen értékelje a gépjárművekkel kapcsolatos jövőbeni uniós jogszabályok hatásait, így biztosítva a gépjárműipar számára a jogbiztonságot és a tervezhetőséget;
18. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak, a Bizottságnak, valamint a tagállamok kormányainak és nemzeti parlamentjeinek.