

2009. március 25., szerda

47. úgy véli, hogy kulcsfontosságú egy új határozat elfogadása a 2006/1016/EK határozat helyett a bíróság ítéletével összhangban, és hogy az együttműködési megállapodások és az EBB külső hitelezési gyakorlatának jelenleg folyó, 2010-re lezárandó félidős felülvizsgálata lehetővé teszi az Unió célkitűzései és az ezek megvalósítása érdekében a EBB rendelkezésére bocsátott eszközök lényegi megvitatását, mely vitában a Parlament társjogalkotóként teljes jogon vesz majd részt; felkéri a Bizottságot, hogy a félidős felülvizsgálatot követően az EBB külső hitelezési megbízatásáról szóló határozatra irányuló új javaslat elkészítése során teljes mértékben vegye figyelembe az ezen jelentésben megfogalmazott ajánlásokat;

48. javasolja ezért, hogy az irányítóbizottság 2010 elejére fejezze be a félidős felülvizsgálatot, és felhívja a bizottság elnökét, hogy azt követően sürgősen tegyen jelentést következtetéseiről a Parlamentnek és a Tanácsnak; várja az irányítóbizottság következtetéseit, és kéri a bizottságot, hogy vegye figyelembe a jelen állásfoglalásban és a Parlament korábbi állásfoglalásaiban megfogalmazott ajánlásokat; kéri, hogy az irányítóbizottság rendszeresen tájékoztassa a Parlamentet a munka előmeneteléről;

\*

\* \*

49. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak, a Bizottságnak, az Európai Befektetési Banknak, az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Banknak és tagállamok kormányainak és parlamentjeinek.

## Az autóipar jövője

P6\_TA(2009)0186

### Az Európai Parlament 2009. március 25-i állásfoglalása az autóipar jövőjéről

(2010/C 117 E/26)

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, Barroso elnök úr által az Európai Tanács tavaszi ülészakájához intézett 2005. februári 2-i közleményre (COM(2005)0024),
- tekintettel a CARS 21 magas szintű munkacsoport 2005. december 12-i végső jelentésének következtetéseire, illetve a CARS 21 félidős felülvizsgálatára irányuló magas szintű konferencia 2008. október 29-i következtetéseire,
- tekintettel a „CARS 21: versenyképes gépjármű-szabályozási rendszer” című, 2008. január 15-i állásfoglalásra <sup>(1)</sup>,
- tekintettel az Európai Tanács 2008. október 15–16-i ülésének elnökségi következtetéseire,
- tekintettel a Bizottság „A pénzügyi válságtól a fellendülésig: európai cselekvési keret” című 2008. október 29-i közleményére (COM(2008)0706),

(1) HL C 41. E, 2009.2.19., 1. o.

**2009. március 25., szerda**

- tekintettel a Bizottság „Az európai gazdasági fellendülés terve” című 2008. november 26-i közleményére (COM(2008)0800),
  - tekintettel a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátását csökkentő összehangolt megközelítés részeként az új személygépjárművek emissziós teljesítményére vonatkozó szabványokat megállapító európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására irányuló, 2008. december 17-én első olvasatban elfogadott álláspontjára <sup>(1)</sup>,
  - 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)0104),
  - 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, és mivel a munkanélküliségi ráta igen magas, ezek veszítik el munkájukat az összes érintett ipari ágazatban,
- 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 Európai Unión 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 Európai Unión belül a foglalkoztatásra és a beruházásra nehezedő nyomást,
- E. mivel az európai gépjárműipari ágazat a legnagyobb kutatási és fejlesztési (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, 2008. decemberében 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,

<sup>(1)</sup> Elfogadott szövegek, P6\_TA(2008)0614.

2009. március 25., szerda

- H. mivel a zöldebb technológiák gépjárműiparban való 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 (kkv) 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, a 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 hozzájárulhatnak az egységes piacon kialakult verseny megzavarásához, 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 üdvözli az európai gazdasági fellendülési terv részeként az állami támogatások értékelésére létrehozott ideiglenes keretet;
  5. üdvözli a Bizottság arra irányuló erőfeszítéseit, hogy a General Motors európai leányvállalatának és beszállítóinak nehézségeire az érintett tagállamok erőfeszítéseinek összehangolásával – többek között a 2009. március 13-i miniszteri találkozó megszervezésével és a szellemi tulajdonjogok kérdéseire vonatkozó méltányos és igazságos megoldás keresésével – hatékony politikai választ adjon;
  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 (EBB) keresztül, valamint az alacsony kamatú hitelek tekintetében állami garanciák nyújtásával; szorgalmazza, hogy a Tanács és a Bizottság 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 energiatartóssága és a károsanyag-kibocsátások csökkentése terén teljes összhangban a nemrég elfogadott jogszabályokkal;

**2009. március 25., szerda**

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, úgy mint a kohéziós alap, a strukturális alapok, a szociális alap és 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 kutatási és technológiafejlesztési hetedik 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. üdvözli 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 közösségi 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 parlamentjeinek.