

Středa 25. března 2009

47. domnívá se, že v souladu s rozsudkem Soudního dvora je zcela zásadní přijmout rozhodnutí, jímž se nahradí rozhodnutí 2006/1016/ES, a konstatuje, že probíhající revize vnější úvěrové činnosti EIB v polovině období a opatření týkajících se spolupráce, jež má být dokončena v roce 2010, bude muset umožnit skutečnou a důkladnou diskusi o cílech Unie a prostředcích poskytovaných EIB, do níž bude plně zapojen Parlament jakožto spoluzákonodárce; vyzývá Komisi, aby při přípravě nového návrhu rozhodnutí o mandátu EIB k poskytování úvěrů třetím zemím plně zohlednila doporučení obsažená v této zprávě;

48. doporučuje, aby řídicí výbor svou práci dokončil počátkem roku 2010, a vyzývá jeho předsedu, aby brzy poté předložil Parlamentu a Radě zprávu o vyvozených závěrech; očekává závěry řídicího výboru a žádá jej, aby zohlednil doporučení obsažená v tomto, i v předchozích usneseníh Parlamentu; žádá, aby řídicí výbor Parlament pravidelně informoval o vývoji této práce;

*

* *

49. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě, Komisi, Evropské investiční bance, Evropské bance pro obnovu a rozvoj a vládám a parlamentům členských států.

Budoucnost automobilového průmyslu

P6_TA(2009)0186

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 25. března 2009 o budoucnosti automobilového průmyslu

(2010/C 117 E/26)

Evropský parlament,

- s ohledem na závěry předsednictví ze zasedání Evropské rady v Lisabonu, které se konalo ve dnech 23. a 24. března 2000,
- s ohledem na sdělení předsedy Barrosa ze dne 2. února 2005 nazvané „Společně k růstu a zaměstnanosti – nový začátek lisabonské strategie“ (KOM(2005)0024),
- s ohledem na závěry konečné zprávy pracovní skupiny na vysoké úrovni CARS 21 ze dne 12. prosince 2005 a na střednědobou revizi závěrů konference na vysoké úrovni o CARS 21 ze dne 29. října 2008,
- s ohledem na své usnesení ze dne 15. ledna 2008 o CARS 21: Právní rámec úpravy pro konkurenceschopnost automobilového průmyslu ⁽¹⁾,
- s ohledem na závěry předsednictví ze zasedání Evropské rady, které se konalo ve dnech 15. a 16. října 2008,
- s ohledem na sdělení Komise ze dne 29. října 2008 nazvané „Od finanční krize k oživení: evropský akční rámec“ (KOM(2008)0706),

(1) Úř. věst. C 41 E, 19.2.2009, s. 1.

Středa 25. března 2009

- s ohledem na sdělení Komise ze dne 26. listopadu 2008 nazvané „Plán evropské hospodářské obnovy“ (KOM(2008)0800),
 - s ohledem na svůj postoj přijatý v prvním čtení dne 17. prosince 2008 k přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel ⁽¹⁾,
 - s ohledem na prohlášení Rady a Komise ze dne 4. února 2009 o dopadu finanční krize na automobilový průmysl;
 - s ohledem na závěry Rady pro konkurenceschopnost ze dne 5. a 6. března 2009 o automobilovém průmyslu,
 - s ohledem na sdělení Komise ze dne 25. února 2009 nazvané „Reakce na krizi v evropském automobilovém průmyslu“ (KOM(2009)0104),
 - s ohledem na závěry ze setkání evropských ministrů průmyslu s místopředsedou Evropské komise panem Günterem Verheugenem zaměřeného na situaci v automobilovém průmyslu, které se konalo dne 16. ledna 2009 v Bruselu,
 - s ohledem na statistické údaje, které dne 29. ledna 2009 zveřejnila Asociace evropských výrobců automobilů, o prodeji vozidel v roce 2008,
 - s ohledem na čl. 103 odst. 4 jednacního řádu,
- A. vzhledem k tomu, že Evropa čelí výjimečné a hluboké finanční a hospodářské krizi a vysoké míře nezaměstnanosti, přičemž ve všech významných průmyslových odvětvích ubyly tisíce pracovních míst,
- B. vzhledem k tomu, že evropský finanční trh v současné době řádně nefunguje, zejména pokud jde o úvěrové činnosti,
- C. vzhledem k tomu, že evropský automobilový průmysl a jeho dodavatelský řetězec jsou obzvláště postiženy dopady současné krize a že se přitom jedná o klíčové odvětví evropského hospodářství, které přispívá k zaměstnanosti, inovacím a konkurenceschopnosti celého hospodářství,
- D. vzhledem k tomu, že automobilový průmysl čelí strukturální nadměrné kapacitě a že se očekává, že v roce 2009 dojde k dalšímu významnému poklesu poptávky po vozidlech a k následnému poklesu výroby, čímž se nevyhnutelně zvýší tlak na úroveň zaměstnanosti a investic v Evropské unii,
- E. vzhledem k tomu, že evropský automobilový průmysl je největším soukromým investorem do výzkumu a vývoje v Unii, a vzhledem k tomu, že evropsští výrobci osobních a užitkových vozidel musí vynakládat značné prostředky na investice, které vyplývají z regulačních a tržních požadavků, zejména kvůli zajištění přechodu na vozidla s nízkými emisemi,
- F. vzhledem k tomu, že soubor legislativních opatření v oblasti obnovitelných zdrojů energie a klimatu, který byl přijat v prosinci 2008, bude hrát zásadní úlohu při podpoře ekologických investic zaměřených na úsporu energie v automobilovém průmyslu,
- G. vzhledem k tomu, že evropský automobilový průmysl přímo a nepřímo zaměstnává 12 milionů pracovníků, což je 6 % zaměstnaného obyvatelstva v Unii, a miliony těchto pracovních míst jsou v současnosti ohroženy, přičemž se často jedná o vysoce kvalifikovaná pracovní místa, která by neměla být ztracena,

(1) Přijaté texty, P6_TA(2008)0614.

Středa 25. března 2009

- H. vzhledem k tomu, že v souvislosti s ekologickými technologiemi bude možné v automobilovém průmyslu vytvořit mnoho nových pracovních míst,
- I. vzhledem k tomu, že evropský automobilový průmysl je pro hospodářství EU klíčový, protože má násobný účinek na ostatní odvětví a zejména na existenci stovek tisíc malých a středních podniků,
- J. vzhledem k tomu, že některé členské státy začaly přijímat vnitrostátní opatření na podporu automobilového průmyslu,
- K. vzhledem k tomu, že hlavní odpovědnost za řešení krize nese průmysl,
- L. vzhledem k tomu, že Komise v současné době jedná o další liberalizaci obchodu v rámci kola jednání z Dohy a dohody o volném obchodu s Jižní Koreou,
1. uznává, že současná hospodářská a finanční krize vystavuje automobilový průmysl intenzivnímu tlaku, který se projevuje zejména prudkým poklesem poptávky po motorových vozidlech, ale také nadměrnou kapacitou výroby, problémy v přístupu k úvěrovému financování a strukturálními problémy z období před krizí;
 2. zdůrazňuje, že se krize odehrává na evropské úrovni, a tudíž upozorňuje na význam koherentních iniciativ na podporu evropského automobilového průmyslu koordinovaných mezi členskými státy a žádá, aby byl vytvořen skutečný evropský rámec pro opatření, který by stanovil konkrétní kroky umožňující přijímat nezbytná klíčová opatření jak na úrovni EU, tak na úrovni členských států;
 3. s rostoucím znepokojením zjišťuje, že některá krátkodobá opatření, která členské státy přijaly na vnitrostátní úrovni, by mohla narušit hospodářskou soutěž na vnitřním trhu, a poškodit tak dlouhodobou konkurenceschopnost, vyzývá proto členské státy, aby zajistily soudržnost, účinnost a koordinovanost dalších opatření;
 4. v této souvislosti vítá dočasný rámec pro hodnocení státní pomoci, který byl zaveden jako součást evropského plánu hospodářské obnovy;
 5. vítá úsilí Komise poskytnout účinnou politickou reakci na obtíže společnosti General Motors Europe a jejích dodavatelů, jež spočívala v koordinaci snah dotčených členských států, včetně uspořádání setkání ministrů dne 13. března 2009 a úsilí o nalezení rovného a spravedlivého řešení v oblasti práv duševního vlastnictví;
 6. vyzývá Radu a Komisi, aby urychlily, zjednodušily a navýšily finanční podporu automobilového odvětví, a to zejména prostřednictvím Evropské investiční banky a také tím, že umožní státní záruky na úvěry s nízkými úroky; naléhavě vyzývá Radu a Komisi, aby požadovaly zjednodušení administrativních postupů u žádostí o úvěr; domnívá se, že finanční podpora, zejména prostřednictvím půjček, by měla pomoci stimulovat poptávku po nových vozidlech ve prospěch hospodářského růstu, životního prostředí a bezpečnosti provozu;
 7. žádá, aby se EIB dostatečně zaměřila na malé a střední podniky propojené s automobilovým průmyslem, aby měly i nadále přístup k úvěrům, a naléhavě vyzývá členské státy, aby navýšily úvěrovou kapacitu EIB tak, aby odpovídala střednědobým finančním potřebám automobilového průmyslu;
 8. zdůrazňuje, že všechny finanční nebo fiskální pobídky, včetně šrotovného vozidel, musí podporovat a urychlovat nezbytnou technologickou transformaci tohoto odvětví, zejména pokud jde o energetickou účinnost motorů a snižování emisí v plném souladu s nedávno přijatými právními předpisy;

Středa 25. března 2009

9. znovu potvrzuje, že politiky na úrovni EU i na vnitrostátní úrovni by měly přispívat ke zvládnutí stádia restrukturalizace a přeměny, kterým automobilový průmysl a jeho dodavatelský řetězec prochází v důsledku velmi konkurenčního prostředí, a proto toto odvětví vybízí, aby si v úzké spolupráci s odbory vytvořilo koherentní obchodní strategii a přistupovalo k souvisejícím úpravám se sociální odpovědností;
10. zdůrazňuje, že je třeba odbory plně zapojit do probíhajících diskusí, a žádá Komisi, aby podpořila skutečný evropský dialog v tomto odvětví, a to zejména v souvislosti se stávající krizí;
11. žádá Komisi, aby zajistila co nejlepší využití dostupných prostředků z evropských fondů na podporu pracovních míst (Fond soudržnosti, strukturální fondy, Sociální fond a Fond pro přizpůsobení se globalizaci) s ohledem na vyvážené uskutečňování všech „lisabonských priorit“ a aby usnadnila, zlepšila a urychlila přístup k těmto prostředkům; domnívá se, že tyto fondy by měly přispívat na programy vzdělávání a rekvalifikace pro pracovníky již tehdy, jakmile začnou být uplatňována omezení pracovní doby;
12. znovu potvrzuje, že automobilový průmysl potřebuje stálé investice do programů výzkumu a vývoje, které poskytnou optimální řešení z hlediska kvality, bezpečnosti a životního prostředí s cílem dosáhnout udržitelného konkurenceschopného rámce, a vyzývá proto v této souvislosti Komisi, aby usnadnila, zlepšila a zrychlila přístup k nástrojům EU na podporu výzkumu, vývoje a inovací, jako je 7. rámcový program pro výzkum, technologický rozvoj a demonstrace;
13. vyzývá Komisi, aby navrhla pokyny a doporučení ohledně opatření, která by koordinovaně pobízela k obnově vozového parku, jako je např. šrotovné a jiné tržní pobídky, jež mají kladný a krátkodobý účinek na poptávku spotřebitelů po nových motorových vozidlech, a která by byla také zaměřena na znovuoživení leasingového trhu pro vozidla; vyzývá Komisi, aby sledovala vnitrostátní opatření, která se v této souvislosti již uplatňují, a zamezila tak narušení vnitřního trhu;
14. potvrzuje, že je třeba prohloubit dialog a probíhající jednání se třetími zeměmi a hlavními obchodními partnery EU o budoucnosti automobilového průmyslu, a vyzývá proto Komisi, aby bedlivě sledovala vývoj v mimoevropských zemích, zejména ve Spojených státech a v Asii, aby byly zaručeny rovné podmínky na mezinárodní úrovni a aby se zabránilo protekcionismu a diskriminačním opatřením na světovém trhu s automobily;
15. vyzývá Komisi, aby před uzavřením dohody o volném obchodu mezi Evropskou unií a Jižní Koreou zajistila její vyvážený a spravedlivý charakter;
16. vítá proces CARS 21, který stanoví dlouhodobou průmyslovou politiku na evropské úrovni; vyzývá Komisi, aby tento dlouhodobý strategický plán průběžně prováděla, sledovala a přezkoumávala s cílem zajistit budoucí konkurenceschopnost evropského automobilového průmyslu a zachovat v něm udržitelnou úroveň zaměstnanosti;
17. vyzývá Komisi, aby plně uplatňovala zásady lepší tvorby právních předpisů, a aby z tohoto důvodu provedla v souladu s doporučeními skupiny CARS 21 podrobné hodnocení dopadu nových právních předpisů Společenství v oblasti motorových vozidel, čímž zajistí automobilovému odvětví právní jistotu a předvídatelnost;
18. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě, Komisi a vládám a parlamentům členských států.
-