

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Komisjoni teatis „Reageerimine kriisile Euroopa autotööstuses””

KOM(2009) 104 (lõplik)

(2009/C 277/20)

Pearaportöör: **Gustav ZÖHRER**

Euroopa Komisjon otsustas 25. veebruaril 2009 vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklile 262 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Reageerimine kriisile Euroopa autotööstuses”

KOM(2009) 104 lõplik.

Komitee juhatus tegi 23. märtsil 2009 käesoleva arvamuse ettevalmistamise ülesandeks tööstuse muutuste nõuandekomisjonile. Raportöör oli Gustav ZÖHRER.

Arvestades töö kiireloomulisust määras komitee täiskogu 453 istungjärgul 13. ja 14. mail 2009 (13. mai istungil) pearaportööriks Gustav Zöhleri ning võttis vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 141, vastu hääletas 2, erapooletuks jäi 5.

1. Taust, komisjoni dokumendi sisu

1.1. Autotööstust haaras kriis kiiremini ja jõulisemalt kui paljusid teisi tööstusharusid. Sellest ajendatuna on komisjon ja liikmesriigid teinud viimastel kuudel mitmeid algatusi, et abistada seda tööstusharu praeguses keerulises olukorras. Oma 25. veebruari 2009. aasta teatises viitab komisjon dünaamilise ja konkurentsivõimelise mootorsõidukisektori tähtsusele. Komisjon tegeleb lisaks probleemidele, mis on tingitud nõudluse järsust vähenemisest sõiduautode ja tarbesõidukite järele, ning praeguste rahastamisvõimaluste probleemidele ka pikemaajaliste struktuuriliste probleemidega, mis said alguse juba enne kriisi.

1.1.1. Komisjon tegeleb juba pikemat aega autotööstuse probleemidega – seda tööd on tehtud kõrgetasemelises töörühmas CARS 21, 2007. aasta oktoobris toimunud ümberkorraldusi käsitletud foorumil ja arvukates väikestes töörühmades. Komitee andis kõnealusesse arutelluse juba olulise panuse oma 2007. aasta detsembris vastu võetud teabearuandega teemal „Autotööstussektor Euroopas: praegune olukord ja väljavaated”(CCMI/046, CESE 1065/2007 fin rev.) ning hetkel koostab komitee arvamust teemal „Autotööstussektori komponendid ja tootmisahela lõpus olevad turud”(CCMI/059).

1.2. Teatise teises osas kirjeldab komisjon seda, milliseid meetmeid on ühenduse tasandil ja liikmesriikides juba võetud Euroopa majanduse elavdamise kava raames ja millised neist on suunatud spetsiifiliselt autotööstusele ning milliseid meetmeid on veel kavas võtta.

2. Märkused ja järeldused

2.1. Komitee tervitab komisjoni teatist. Teatis näitab, et komisjon ja liikmesriigid on valmis toetama autotööstust praeguses dramaatilises olukorras. Komitee rõhutab vajadust sidusa ja

kooskõlastatud raamistiku järele, et ühelt poolt võidelda protektsionismiilmingute vastu ja teiselt poolt sõnastada ühised eesmärgid.

2.2. Praegune kriis nõuab kiiret tegutsemist. Mõningaid meetmeid tuleb rakendada kiirendatud korras, et kaitsta eelkõige autotööstuse komponente tarnivaid VKEsid kokkukukkumise eest ning võimaldada hädavajalikke investeeringuid.

2.2.1. Esmajoones tuleb pankade, EIP või riigiabi kaudu ja liikmesriikide garantiide ja tagatiste abil tagada kiire, piisavas ulatuses ja sihtotstarbeline juurdepääs rahalistele vahenditele.

2.2.2. Siiski ei ole ilmselt võimalik vältida maksujõuetusi. Komitee kutsub komisjoni ja liikmesriike seepärast üles kontrollima, mil määral toetab maksejõuetusõigus ettevõtete tegevuse jätkamist.

2.3. Kriisi kõige suurem väljakutse on aga ilmselt tööhõive tagamine. Oluline on vältida töötust ja säilitada tööstuse oskustea-ve. Liikmesriikide käsutuses on erinevad meetmed, et üle elada teatud perioodid, mil tellimusi esitatakse vähem (nt lühendatud ajaga töö). Mõningates liikmesriikides selliseid võimalusi aga ei ole, mis tingib massilise töökohtade kaotamise. Komitee soovib seepärast, et töötajate edasitöötamist edendataks parimate tavade tutvustamise ja sihipärase toetusega. Väikese koormusega perioode tuleks nüüd kasutada töötajate koolitamiseks.

2.3.1. Komitee tervitab ESFi raames tehtud jõupingutusi, et võimaldada tööhõivet kindlustavate meetmete rahastamist. Komitee toetab ettepanekut kohandada Globaliseerumisega Kohanemise Euroopa Fondi kriisist lähtuvalt. Kuna ettenähtud vahendid (mille suurus on 500 miljonit eurot) ei ole arvatavasti piisavad, teeb komitee ettepaneku suurendada seda summat 1 miljardi euroni (vt arvamus CCMI/063).

2.3.2. Kriis ja sellest tulenev töökohtade kadumine puudutab kõige enam tähtjaliste lepingutega töötajaid ja ajutisi töötajaid. Komitee soovib võtta selle töötajate rühma suhtes erimeetmeid ja kohandada ruttu õiguslikku raamistikku, eelkõige ajutiste töötajate suhtes.

2.4. Nõudluse suurendamiseks on vaja stiimuleid. Seejuures tuleb pidada silmas seda, et kõik finants- ja maksualased algatused (nt lammutuspreemiad) toetaksid ja kiirendaksid tööstussektori tehnoloogilist ümberkohandamist (masinate energiatõhusus, heitkoguste vähendamine). Sellele lisaks kutsub komitee liikmesriike, komisjoni, Euroopa Keskpanka ja ka sotsiaalpartnereid üles looma sellised makromajanduslikud raamtingimused, mis oleksid suunatud sissetuleku kindlustamisele ja tugevdaksid nii sisemist nõudlust.

2.5. Pikaajaliste struktuuriprobleemide osas viitab komitee 2007. aasta detsembris vastuvõetud tööstuse muutuste nõuandekomisjoni (CCMI) teabearuandele „Autotööstussektor Euroopas: praegune olukord ja väljavaated”. Selles kirjeldatakse selgelt autotööstuse ees seisvaid väljakutseid ja seda, et sektoris on ette näha kaugeleulatuvaid muutusi, mida praegune kriis ilmselt veelgi kiirendab.

2.5.1. Esiialgu on näha, et kriis ja riiklikud toetusmeetmed põhjustavad eelkõige turuosade nihkumist väiksemate, keskkonnasõbralikumate ja soodsamate mudelite suunas. Sellel on märkimisväärne mõju tootjate ja tarnijate poolsele lisaväärtuste loomisele ning see mõjutab sektorit pikaajaliselt.

2.5.2. Kui kõnealune tööstussektor soovib kriisist väljuda tugevamana, siis tuleb just nüüd teha enam pingutusi teadus- ja arengustegevuse valdkonnas, uuendustegevuses ja töötajate kvalifikatsiooni tõstmisel. Selle eest on vastutavad nii ettevõtted kui ka liikmesriigid ja ühendus. Seepärast toetab komitee komisjoni poolt kirjeldatud algatusi.

2.5.3. Tuleb olla ettevaatlik, kui struktuuriprobleemide käsitlemisel piirduakse üleliigse tootmisvõimsuse küsimusega. Euroopas on viimastel aastatel aset leidnud märkimisväärne tootmisvõimsuse vähenemine (eelkõige Hispaanias, Portugalis ja Ühendkuningriigis). Antud küsimuses on suured erinevused üksikute tootjate ja eri filosoofiade vahel. Osaliselt on liigne tootmisvõimsus süsteemist tulenev (nt mudeli vahetus, sisemine

konkurents). Aga just praegu on oht, et kriisist tingituna jõutakse „lageraieni”, mis võib hiljem, kui nõudlus taas suureneb, viia liiga vähese tootmisvõimsuseni ja tuua seega endaga kaasa suurenenud impordi. Komitee soovib seepärast võtta antud küsimus arutlusele kõrgetasemelises töörühmas CARS 21.

2.5.4. Eelkõige Ameerika Ühendriikide tootjaid on haaranud sügav struktuuriline kriis. Komitee tervitab komisjoni pingutusi koostada poliitiliselt mõjus lahendus kriisi põhjustatud probleemidele, millega seisavad silmitsi GM Europe ja tema tarnijad. Selleks koordineerib komisjon asjaomaste liikmesriikide tegevusi. EL peab rõhutatult nõudma, et Ameerika Ühendriigid ja General Motors annaksid ettevõtte Euroopa harule (OPEL/Vauxhall/Saab) võimaluse ellu jäämiseks.

2.5.5. Tulevaste probleemidega toimetulemiseks on komitee arvates vaja ettevõtete, ent ka liikmesriikide ja Euroopa Liidu täiendavaid pingutusi. Seepärast toetab komitee komisjoni ettepanekuid CARS 21 raames toimunud konsultatsioonide tulemuste rakendamiseks ning edasiseks tegutsemiseks. Komitee toetab selle protsessi jätkamist, mis toetab Lissaboni strateegia vaimus Euroopa pikaajalist tööstuspoliitikat.

2.5.6. Komitee viitab lisaks tootmisahela lõpus olevate turgude tähtsusele (vastavat teemat käsitlev arvamusel on praegu koostamisel ja võetakse peagi vastu). Komitee soovib CARS 21 kogemustele tuginedes koostada kõrgetasemeline töörühm, mis tegeleks järgtööstuse spetsiifiliste probleemidega.

2.5.7. Komisjoni poolt algatatud partnerlus muutuste ennetamiseks mootorsõidukisektoris on oluline samm, et käsitleda ka ümberkorralduste sotsiaalset mõju. Seoses dramaatiliste arengutega kutsub komitee asjaomaseid sotsiaalpartnereid ja komisjoni üles panema aluse tõelisele ja mõjusale sotsiaalsele dialoogile.

2.6. Euroopa autotööstuse edasise edu alus on vaba juurdepääs maailmaturgudele ja aus konkurents. Komitee tervitab seega komisjoni kava süvendada kaubanduspartneritega toimuvat dialoogi. Eelkõige tuleb jälgida Ameerika Ühendriikides ja Aasias toimuvais arenguid, et tagada võrdsed tingimused ja loobuda proteksionistlikest ja diskrimineerivatest meetmetest ning kindlustada intellektuaalse omandi tõhus kaitse. Päevakajaliselt rõhutab komitee, et just seoses Lõuna-Koreaga sõlmitava vabakaubandus-kokkuleppega tuleb rõhuda tasakaalustatud raamistiku loomisele Euroopa autotööstusele. Läbirääkimiste praegune seis ei näita soovi kaotada Euroopa partneritele mittetariifsed kaubandustõkked.

Brüssel, 13. mai 2009

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
President
Mario SEPI