

Kolmapäev, 25. märts 2009

47. on seisukohal, et on oluline vastu võtta otsus, mis asendaks vastavalt Euroopa Kohtu otsusele otsust 2006/1016/EÜ, ja tunnistab, et praegu toimuv EIP välislaenu andmise ja koostöökokkulepete vahekokkuvõtte tegemine, mis tuleb lõpule viia 2010. aastal, peab võimaldama tõelist laiaulatuslikku arutelu Euroopa Liidu eesmärkide ja EIP käsutusse antavate ressursside üle, kus Euroopa Parlament peab kaasendusandjana olema täieõiguslik osaleja; kutsub komisjoni üles võtma täielikult arvesse selles resolutsioonis esitatud soovitusi, koostades pärast vahekokkuvõtet uut otsuse ettepanekut EIP välislaenu andmise volituste kohta;

48. soovib, et korralduskomitee lõpetaks oma töö 2010. aasta algul ja palub komitee esimeest esitada peatselt pärast seda järelduste kohta aruanne Euroopa Parlamendile ja nõukogule; jääb ootama korralduskomitee järeldusi ja palub komiteel arvestada käesolevas resolutsioonis ja Euroopa Parlamendi varasemates resolutsioonides antud soovitustega; palub, et korralduskomitee teavitaks regulaarselt Euroopa Parlamenti oma edusammudest;

*

* *

49. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsiooni nõukogule, komisjonile, Euroopa Investeerimis pangale, Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupangale ning liikmesriikide valitsustele ja parlamentidele.

Autotööstuse tulevik

P6_TA(2009)0186

Euroopa Parlamendi 25. märtsi 2009. aasta resolutsioon autotööstuse tuleviku kohta

(2010/C 117 E/26)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse 23.–24. märtsil 2000. aastal Lissabonis kokku tulnud Euroopa Ülemkogu eesistujariigi järeldusi;
- võttes arvesse president Barroso 2. veebruari 2005. aasta teatist „Koostöö majanduskasvu ja töökohtade nimel. Lissaboni strateegia uus algus” (KOM(2005)0024);
- võttes arvesse CARS 21 kõrgetasemelise töörühma 12. detsembri 2005. aasta lõpparuannet ning CARS 21 vahekokkuvõtte kõrgetasemelise konverentsi 29. oktoobri 2008. aasta järeldusi;
- võttes arvesse oma 15. jaanuari 2008. aasta resolutsiooni „CARS 21: konkurentsivõimelise mootorsõidukitööstuse reguleeriv raamistik”⁽¹⁾;
- võttes arvesse 15.–16. oktoobril 2008. aastal kokku tulnud Euroopa Ülemkogu eesistujariigi järeldusi;
- võttes arvesse komisjoni 29. oktoobri 2008. aasta teatist „Finantskriisist taastumine: Euroopa tegevusraamistik” (KOM(2008)0706);

(1) ELT C 41 E, 19.2.2009, lk 1.

Kolmapäev, 25. märts 2009

- võttes arvesse komisjoni 26. novembri 2008. aasta teatist „Euroopa majanduse taastamise kava” (KOM(2008)0800);
 - võttes arvesse oma 17. detsembril 2008. aastal esimesel lugemisel vastu võetud seisukohta Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (millega kehtestatakse uute sõiduautode heitenormid väikesõidukite süsinikdioksiidiheite vähendamist käsitleva ühenduse tervikliku lähenemisviisi raames) vastuvõtmise kohta ⁽¹⁾;
 - võttes arvesse nõukogu ja komisjoni 4. veebruari 2009. aasta avaldusi finantskriisi mõju kohta autotööstusele;
 - võttes arvesse konkurentsivõime nõukogu 5. ja 6. märtsi 2009. aasta järeldusi autotööstuse kohta;
 - võttes arvesse komisjoni 25. veebruari 2009. aasta teatist „Reageerimine kriisile Euroopa autotööstuses” (KOM(2009)0104);
 - võttes arvesse 16. jaanuaril 2009. aastal Brüsselis komisjoni aseesimehe Günter Verheugeni osavõtul toimunud Euroopa tööstusministrite autotööstuse olukorra teemalise koosoleku järeldusi;
 - võttes arvesse 29. jaanuaril 2009. aastal avaldatud Euroopa autotootjate liidu statistikat 2008. aastal müüdud autode kohta;
 - võttes arvesse kodukorra artikli 103 lõiget 4,
- A. arvestades, et Euroopa seisab silmitsi erakordselt sügava finants- ja majanduskriisiga ning kõrge töötuse määraga, sest kõikides asjaomastes tööstussektorites kaob tuhandeid töökohti;
- B. arvestades, et Euroopa finantsturg ja eriti laenuandmine praegu nõuetekohaselt ei toimi;
- C. arvestades, et Euroopa autotööstusele ja selle tarneahelale mõjub praegune kriis eriti raskelt ning et see on Euroopa keskne majandussektor, mis annab panuse kogu majanduse tööhõivesse, uuendustegevusse ja konkurentsivõimesse;
- D. arvestades, et Euroopa Liidu autotööstusel on struktuuriline ülevõimsus, ning arvestades, et 2009. aastal oodatakse, et sõidukite nõudlus langeb veelgi oluliselt ja sellele järgneb toodangu langus, mis paratamatult põhjustab survet Euroopa Liidu tööhõive ja investeeringute tasemele;
- E. arvestades, et Euroopa autotööstus on suurim uurimis- ja arendustegevusse investeerija Euroopa Liidu erasektoris ning Euroopa sõidu- ja veoautotootjad peavad turu ja reguleerijate nõudeid arvestades säilitama kõrge investeeringute taseme, eriti vähesaastavatele sõidukitele üleminekut silmas pidades;
- F. arvestades, et 2008. aasta detsembris vastu võetud taastuvate energialiikide ja kliimamuutuse õigusloomepaketil on tulevikus oluline roll nn roheliste investeeringute ergutamisel, mille eesmärgiks on energia kokkuvõtte autotööstuses;
- G. arvestades, et Euroopa autotööstus annab otseselt ja kaudselt tööd 12 miljonile töötajale ehk 6 protsendile Euroopa Liidu töötavast elanikkonnast, ning et nüüd on miljonid neist töökohtadest ohus, sh paljud kõrge kvalifikatsiooni nõudvad töökohad, mida ei tohiks kaotada;

⁽¹⁾ Vastuvõetud tekstid, P6_TA(2008)0614.

Kolmapäev, 25. märts 2009

- H. arvestades, et autotööstuses on oluline töökohtade loomise potentsiaal keskkonnasäästlikumate tehnoloogiate kaudu;
- I. arvestades, et Euroopa autotööstusel on keskne tähtsus ELi majandusele selle kordistava mõju tõttu teistele sektoritele ja valdkondadele ning eelkõige sadade tuhandete väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate (VKEd) püsimisele;
- J. arvestades, et mõned liikmesriigid on hakanud võtma riiklikke meetmeid autotööstuse toetamiseks;
- K. arvestades, et esmane kohustus kriisiga tegeleda lasub tööstusel;
- L. arvestades, et Doha vooru raames ja seoses Lõuna-Koreaga sõlmitava vabakaubanduslepinguga peab komisjon praegu läbirääkimisi kaubanduse edasiseks liberaliseerimiseks,
1. tunnistab, et praegune finants- ja majanduskriis on seadnud autotööstuse tugeva surve alla, mis avaldub eriti mootorsõidukite nõudluse järsus languses, samuti üleliigsetes tootmisvõimsustes, raskustes laenude saamisel ning juba kriisile eelnenud struktuuriprobleemides;
 2. rõhutab, et kriis on Euroopa tasandil; juhib tähelepanu sellele, kui olulised on liikmesriikide sidusad ja kooskõlastatud algatused seoses Euroopa autotööstusega, ning nõuab tõelist Euroopa tegevusraamistikku, milles nähakse ette konkreetseid sammu vajalike otsustavate meetmete võtmiseks nii ELi kui ka liikmesriikide tasandil;
 3. märgib kasvava murega, et mõned liikmesriikide tasandil võetud lühiajalised meetmed võivad pikaajalist konkurentsivõimet kahjustades moonutada konkurentsi ühtsel turul, ning palub seetõttu liikmesriikidel tagada edasiste meetmete sidusus, tõhusus ja kooskõlastatus;
 4. tervitab sellega seoses Euroopa majanduse taastamise kava osana loodud riigiabi hindamise ajutist raamistikku;
 5. kiidab heaks komisjoni püüded anda tõhus poliitiline vastus General Motors Europe'i ja selle tarnijate raskustele, kooskõlastades asjaomaste liikmesriikide jõupingutusi, kaasa arvatud 13. märtsi 2009. aasta ministrite kohtumise korraldamine ning õiglase lahenduse otsimine intellektuaalomandi õiguste probleemile;
 6. palub nõukogul ja komisjonil kiirendada, lihtsustada ja suurendada finantsabi andmist autotööstusele, eriti Euroopa Investeeringuspanga (EIP) kaudu, ning madala intressiga laenudele riiklike garantiide andmisega; nõuab tungivalt, et nõukogu ja komisjon nõuaksid laenu taotlemise haldusmenetluse lihtsustamist; arwab, et eriti laenude kaudu antav finantsabi peaks aitama ergutada uute autode nõudlust, mis soodustaks majanduskasvu ning parandaks keskkonda ja liiklusohutust;
 7. nõuab, et EIP pööraks piisavalt tähelepanu autotööstussektoriga seotud VKEdele, et säilitada nende juurdepääs krediidile, ning nõuab tungivalt, et liikmesriigid suurendaksid sellega seoses EIP laenude andmise võimet, et see vastaks autotööstuse keskpika perspektiivi finantsvajadustele;
 8. nõuab, et kõik finants- ja fiskaalmeetmed, sh autolammutuskavad, peavad toetama ning kiirendama sektori vajalikku tehnoloogilist ümberkorraldamist, eelkõige mootorite energiatõhususe ja heitgaaside vähendamise valdkonnas, täielikus kooskõlas hiljuti vastuvõetud õigusaktidega;

Kolmapäev, 25. märts 2009

9. kinnitab veel kord, et nii ELi kui ka liikmesriikide tasandi poliitika peaks aitama toime tulla restruktureerimise ja varasema olukorra taastamisega, mis väga konkurentsitiheda ärikeskkonna tõttu ootab ees autotööstust ja selle tarneahelat, ning seetõttu palub tööstusel arendada välja sidus äristrateegia ning teha kohandusi sotsiaalse vastutustundega ja tihedas koostöös ametiühingutega;
 10. rõhutab vajadust kaasata ametiühingud täielikult käimasolevatesse aruteludesse ning palub komisjonil toetada tõelist Euroopa sotsiaalset dialoogi selle tööstuse jaoks, eriti praeguse kriisi tingimustes;
 11. palub komisjonil tagada olemasolevate Euroopa Liidu fondide (nagu Ühtekuuluvusfond, struktuuri-fondid, sotsiaalfond ja Globaliseerumisega Kohanemise Fond) parim kasutamine töökohtade toetuseks, rakendades tasakaalustatult kõiki „Lissaboni prioriteete”, ning hõlbustada, parandada ja kiirendada juurdepääsu fondidele; on seisukohal, et nimetatud fondidest tuleks anda panus töötajate varajase koolituse ja ümberõppe kavade toetuseks juba siis, kui kohaldatakse tööaja piiramist;
 12. kinnitab veel kord, et jätkusuutliku konkurentsivõimelise raamistiku saavutamiseks vajab autotööstus pidevalt investeerimist uurimis- ja arendustegevuse programmidesse, mis annavad kvaliteedi, ohutuse ja keskkonnategevuse tulemuslikkuse seisukohalt parimaid võimalikke lahendusi, ning sellega seoses palub komisjonil hõlbustada, parandada ja kiirendada juurdepääsu ELi uurimis-, arendus- ja uuendustegevuse toetamise vahenditele, näiteks uurimistegevuse ja tehnoloogia arenduse seitsmendale raamprogrammile;
 13. palub komisjonil koostada suunised ja soovitused autopargi uuendamist kooskõlastatult toetavate meetmete jaoks, nagu autolammutuskavad ja muud turustiimulid, mis kiirelt ja positiivselt mõjutavad tarbijate nõudlust uute autode järele ning aitavad sõidukite liisinguturгу taaselavdada; palub, et komisjon jälgiks liikmesriikides juba rakendatud vastavaid meetmeid, et vältida siseturu moonutusi;
 14. kinnitab vajadust süvendada kolmandate riikide ja ELi peamiste kaubanduspartneritega dialoogi ja käimasolevaid arutelusid autotööstuse tuleviku üle ning palub seetõttu komisjonil teraselt jälgida arenguid kolmandates riikides, eriti Ameerika Ühendriikides ja Aasias, et tagada rahvusvahelisel tasandil võrdsed konkurentsitingimused, hoidudes ülemaailmsel autoturul protektsionismist ja diskrimineerivatest meetmetest;
 15. palub komisjonil tagada enne Euroopa Liidu ja Lõuna-Korea vahelise vabakaubanduslepingu sõlmimist tasakaalustatud ja õiglase kokkuleppe;
 16. tervitab CARS 21 protsessi, millega käivitatakse pikaajaline Euroopa tasandi tööstuspoliitika; kutsub komisjoni üles seda pikaajalist strateegiakava pidevalt rakendama, jälgima ja läbi vaatama, et tagada tulevikus Euroopa autotööstuse konkurentsivõime ja jätkusuutlik tööhõive;
 17. palub, et komisjon täiel määral kohaldaks parema õigusliku reguleerimise põhimõtteid ning seetõttu põhjalikult hindaks uute ühenduse õigusaktide mõju mootorsõidukitele vastavalt CARS 21 soovitudele, mis tagaks autotööstusele õigusliku kindluse ja prognoositavuse;
 18. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule, komisjonile ning liikmesriikide valitsustele ja parlamentidele.
-