

Keskiviikko 25. maaliskuuta 2009

47. pitää tärkeänä hyväksyä päätös, jolla tuomioistuimen päätöksen mukaisesti korvataan päätös 2006/1016/EY ja tunnustetaan, että EIP:n ulkoisen lainaustoiminnan ja yhteistyöjärjestelyjen nykyisen vuonna 2010 päätökseen saatavan väliaikatarkastelun puitteissa on käytävä kunnollinen laaja keskustelu unionin tavoitteista ja EIP:n käyttöön tarjottavista resursseista ja että tässä keskustelussa parlamentilla yhtenä lainsäätäjistä on täysimääräinen rooli; pyytää komissiota ottamaan huomioon tässä päätöslauselmassa esitetyt suositukset sen laatiessa väliaikatarkastelun jälkeen uutta ehdotusta päätökseksi EIP:n ulkoisista lainausvaltuuksista;

48. suosittelee, että ohjauskomitea saattaa työnsä valmiiksi vuoden 2010 alussa, ja pyytää komitean puheenjohtajaa ilmoittamaan komitean johtopäätöksistä parlamentille pian sen jälkeen; odottaa mielenkiinnolla ohjauskomitean johtopäätöksiä ja pyytää komiteaa ottamaan huomioon tässä päätöslauselmassa ja parlamentin aiemmissa päätöslauselmissa esitetyt suositukset; pyytää ohjauskomiteaa tiedottamaan parlamentille säännöllisesti asian edistymisestä;

*

* *

49. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman neuvostolle, komissiolle, Euroopan investointipankille, Euroopan jälleerakennus- ja kehityspankille sekä jäsenvaltioiden hallituksille ja parlamenteille.

Autoteollisuuden tulevaisuus

P6_TA(2009)0186

Euroopan parlamentin päätöslauselma 25. maaliskuuta 2009 autoteollisuuden tulevaisuudesta

(2010/C 117 E/26)

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon Lissabonissa 23. ja 24. maaliskuuta 2000 kokoontuneen Eurooppa-neuvoston puheenjohtajan päätelmät,
- ottaa huomioon komission puheenjohtaja Barroson 2. helmikuuta 2005 antaman tiedonannon ”Kasvua ja työtä Euroopan tulevaisuuden hyväksi – Uusi alku Lissabonin strategialle” (KOM(2005)0024),
- ottaa huomioon korkean tason CARS 21 -työryhmän 12. joulukuuta 2005 päivättyyn kertomukseen sisältyvät päätelmät ja korkean tason CARS 21 -työryhmän väliarviointikokouksen 29. lokakuuta 2008 tekemät päätelmät,
- ottaa huomioon 15. tammikuuta 2008 antamansa päätöslauselman ”CARS 21: kilpailukykyisen auto-teollisuuden sääntelykehys” ⁽¹⁾,
- ottaa huomioon 15. ja 16. lokakuuta 2008 kokoontuneen Eurooppa-neuvoston puheenjohtajan päätelmät,
- ottaa huomioon komission 29. lokakuuta 2008 antaman tiedonannon ”Finanssikriisistä talouden elpymiseen: eurooppalainen toimintakehys” (KOM(2008)0706),

⁽¹⁾ EUVL C 41 E, 19.2.2009, s. 1.

Keskiviikko 25. maaliskuuta 2009

- ottaa huomioon komission 26. marraskuuta 2008 päivätyn tiedonannon ”Euroopan talouden elvytys-suunnitelma” (KOM(2008)0800),
 - ottaa huomioon ensimmäisessä käsittelyssä 17. joulukuuta 2008 hyväksymänsä kannan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen antamiseksi päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille osana yhteisön kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ⁽¹⁾,
 - ottaa huomioon neuvoston ja komission 4. helmikuuta 2009 antamat lausumat rahoituskriisin vaikutuksesta autoteollisuuteen,
 - ottaa huomioon 5. ja 6. maaliskuuta 2009 kokoontuneen kilpailukykyneuvoston päätelmät autoteollisuudesta,
 - ottaa huomioon komission 25. helmikuuta 2009 päivätyn tiedonannon Euroopan autoteollisuuden kriisiin reagoimisesta (KOM(2009)0104),
 - ottaa huomioon Brysselissä 16. tammikuuta 2009 pidetyn Euroopan teollisuusministerien ja Euroopan komission varapuheenjohtajan Günter Verheugenin kokouksen päätelmät autoalan tilanteesta,
 - ottaa huomioon Euroopan autonvalmistajien liiton 29. tammikuuta 2009 julkaisemat tilastot vuonna 2008 toteutuneista ajoneuvojen myyntiluvuista,
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 103 artiklan 4 kohdan,
- A. ottaa huomioon, että Euroopassa on meneillään poikkeuksellisen syvä rahoitusta ja taloutta koskeva kriisi ja työttömyysaste on korkea ja että tuhansia työpaikkoja on menetetty kaikilla tärkeillä teollisuudenaloilla,
- B. katsoo, että Euroopan rahoitusmarkkinat eivät tällä hetkellä toimi asianmukaisesti, etenkin mitä tulee niiden lainanantotoimintaan,
- C. ottaa huomioon, että nykyisen kriisin vaikutus kohdistuu erityisesti Euroopan autoteollisuuteen ja sen hankintaketjuun, koska ne ovat Euroopan talouden avainaloja ja vaikuttavat koko talouden työllisyyteen, innovointiin ja kilpailukykyyn,
- D. ottaa huomioon, että Euroopan unionin autoteollisuudessa on rakenteellista ylikapasiteettia ja että vuonna 2009 ajoneuvojen kysynnän odotetaan laskevan entisestään ja sen myötä tuotantokin laskee, mikä väistämättä lisää painetta Euroopan unionin työllistämisen- ja investointitasoihin,
- E. toteaa, että Euroopan autoala on laajin yksityinen taho, joka investoi tutkimukseen ja kehitykseen Euroopan unionissa, ja että Euroopan henkilö- ja hyötyajoneuvojen tuottajien on pidettävä yllä korkeita investointitasoja sääntely- ja markkinavaatimusten huomioon ottamiseksi, etenkin mitä tulee matalapäästöiseen ajoneuvokantaan siirtymisen varmistamiseen,
- F. katsoo, että joulukuussa 2008 hyväksytyt uusiutuvia energiamuotoja ja ilmastonmuutosta koskeva lainsäädäntöpaketti on ratkaisevan tärkeä energian säästämiseen tähtävien ympäristöystävällisten investointien rohkaisemisessa autoteollisuudessa,
- G. ottaa huomioon, että Euroopan autoala työllistää 12 miljoonaa työntekijää välittömästi ja välillisesti, toisin sanoen kuusi prosenttia Euroopan unionin työssäkäyvästä väestöstä, ja että heistä miljoonien työpaikat ovat nyt vaarassa, ja ottaa huomioon, että useat näistä työpaikoista ovat korkeaa koulutusta vaativia, joita ei pitäisi menettää,

(1) Hyväksytyt tekstit, P6_TA(2008)0614.

Keskiviikko 25. maaliskuuta 2009

- H. katsoo, että ottamalla käyttöön vihreämpiä teknologioita voidaan luoda merkittävästi uusia työpaikkoja autoteollisuudessa,
- I. katsoo, että Euroopan autoteollisuus on avainasemassa EU:n taloudessa sen kerrannaisvaikutusten ansiosta muihin teollisuudenaloihin ja etenkin satoihin tuhansiin pieniin ja keskisuuriin yrityksiin,
- J. ottaa huomioon, että eräät jäsenvaltiot ovat alkaneet toteuttaa kansallisia toimia autoteollisuuden tukemiseksi,
- K. katsoo, että autoala kantaa päävastuun kriisistä selviämisestä,
- L. ottaa huomioon, että komissio on parhaillaan neuvottelemassa lisää kaupan vapauttamista koskevia sopimuksia Dohan kierroksen puitteissa ja että se neuvottelee vapaakauppasopimuksesta Etelä-Korean kanssa,
1. myöntää, että autoteollisuus on joutunut valtavan paineen alaiseksi nykyisen talous- ja rahoituskriisin takia, ja se ilmenee erityisesti jyrkkänä autojen kysynnän vähenemisenä mutta myös tuotannon ylikapasiteettina, vaikeutena saada lainarahoitusta sekä rakenteellisia ongelmia, joita oli jo ennen nykyistä kriisiä;
 2. korostaa, että kriisi koskee koko Eurooppaa; kiinnittää näin ollen huomiota EU:n jäsenvaltioiden Euroopan autoteollisuutta koskevien yhtenäisten ja koordinoitujen aloitteiden merkitykseen ja kehottaa luomaan aidosti eurooppalaisen toimintakehyksen, jotta EU:n ja kansallisella tasolla voidaan ryhtyä konkreettisiin toimiin tarpeellisten ja ratkaisevien päätösten tekemiseksi;
 3. huomauttaa yhä huolestuneempana, että eräät jäsenvaltioiden kansallisella tasolla toteuttamat lyhyen aikavälin toimenpiteet voivat vääristää kilpailua yhtenäismarkkinoilla ja vahingoittaa pitkän aikavälin kilpailukykyä, ja kehottaa sen vuoksi jäsenvaltioita varmistamaan, että tulevat toimet ovat johdonmukaisia, tehokkaita ja yhteensovitettuja;
 4. on tältä osin tyytyväinen osana Euroopan talouden elvytyssuunnitelmaa luotuihin valtioneuvoston toimien arviointia koskeviin tilapäisiin puitteisiin;
 5. on tyytyväinen komission ponnistuksiin tarttua tehokkaalla politiikalla General Motors Europan ja sen alihankkijoiden ongelmiin koordinoimalla asianosaisten jäsenvaltioiden ponnistukset, myös järjestämällä ministerikokous 13. maaliskuuta 2009 ja pyrkimällä löytämään oikeudenmukainen ja reilu ratkaisu teollisia tekijänoikeuksien suojaamista koskevaan kysymykseen;
 6. pyytää neuvostoa ja komissiota nopeuttamaan, yksinkertaistamaan ja lisäämään rahoitustukea autoteollisuudelle, etenkin Euroopan investointipankin (EIP) välityksellä, sekä sallimalla valtioneuvoston matalakorkoisille lainoille; kehottaa neuvostoa ja komissiota pyytämään lainahakemuksiin liittyvän hallinnollisen menettelyn selkeyttämistä; katsoo, että tällä etenkin lainojen muodossa annettavalla rahoitustuella pitäisi auttaa luomaan kysyntää uusille ajoneuvoille, mikä edesauttaisi taloudellista kasvua, ympäristöä ja tieturvallisuutta;
 7. vaatii, että EIP kiinnittää riittävästi huomiota autoalaan kytköksissä oleviin pieniin ja keskisuuriin yrityksiin, jotta ne voisivat edelleen saada luottoa ja kehottaa jäsenvaltioita kasvattamaan EIP:n luotonantokapasiteettia, jotta se vastaa autoalan keskipitkän aikavälin rahoitustarpeita;
 8. vaatii, että kaikkien rahoitukseen tai verotukseen liittyvien aloitteiden, romutusjärjestelmät mukaan lukien, on tuettava ja nopeutettava alan teknologista muutosta erityisesti moottorien energiatehokkuuden ja päästöjen vähentämisen alalla noudattaen kaikilta osin äskettäin hyväksyttyä lainsäädäntöä;

Keskiviikko 25. maaliskuuta 2009

9. vahvistaa, että sekä EU:n että kansallisen tason politiikoilla olisi tuettava rakenteellisten uudistusten ja tuotannon uudelleen suuntaamisen vaihetta, joka autoteollisuudella ja sen hankintaketjulla on edessään ja joka johtuu hyvin kilpailusta liiketoimintaympäristöstä, ja kannustaa tämän vuoksi alaa kehittämään johdonmukaisen liiketoimintastrategian ja toteuttamaan kyseiset mukautukset yhteiskunnallisesti vastuullisella tavalla tiiviissä yhteistyössä työmarkkinajärjestöjen kanssa;
10. korostaa tarvetta ottaa ammattiliitot kaikilta osin mukaan käynnissä oleviin keskusteluihin ja pyytää komissiota tukemaan aitoa eurooppalaista työmarkkinaosapuolten välistä vuoropuhelua tällä alalla erityisesti nykyiset kriisit huomioon ottaen;
11. pyytää komissiota varmistamaan työpaikkojen säilyttämisen tukemiseksi käytettävissä olevien EU:n varojen, kuten koheesiorahaston, rakennerahaston, sosiaalirahaston ja globalisaatorahaston, parhaan mahdollisen käytön "Lissabonin painopisteiden" tasapuolisen täytäntöönpanon puitteissa sekä helpottamaan, parantamaan ja nopeuttamaan niiden saatavuutta; katsoo, että kyseisillä varoilla olisi edistettävä työntekijöiden koulutus- ja uudelleenkoulutus suunnitelmia varhaisessa vaiheessa missä ja milloin tahansa siinä tapauksessa, että työaikarajoituksia joudutaan soveltamaan;
12. toistaa, että autoteollisuus tarvitsee jatkuvia investointeja tutkimus- ja kehitysohjelmiin, joilla saavutetaan parhaat ratkaisut suorituskyvyn osalta niin laatu-, ympäristö- kuin turvallisuuskysymyksissä sekä kestävä kilpailukykyä koskevat kehukset, ja kehottaa tämän vuoksi komissiota helpottamaan, parantamaan ja nopeuttamaan tältä osin EU:n tukivälineiden saatavuutta tutkimukselle ja kehitykselle sekä innovoinnille, kuten tutkimuksen ja teknologian kehittämisen seitsemännelle tukiohjelmalle;
13. kehottaa komissiota laatimaan suuntaviivat ja suositukset toimenpiteistä, joilla kannustetaan ajoneuvokannan uudistamiseen koordinoitusti, kuten romutusohjelmat ja muut markkinakannustimet, joilla on myönteisiä ja lyhyellä aikavälillä toimivia vaikutuksia kuluttajien uusien autojen kysyntään ja joilla pyritään elvyttämään autojen leasing-markkinoita; kehottaa komissiota seuraamaan tältä osin jo toteutettuja kansallisia toimia sisämarkkinoiden vääristymien välttämiseksi;
14. vahvistaa, että on tarpeen syventää kolmansien maiden ja EU:n tärkeimpien kauppakumppaneiden kanssa meneillään olevia vuoropuhelua ja keskusteluja autoalan tulevaisuudesta, ja pyytää sen vuoksi komissiota seuraamaan tiiviisti kehitystä EU:n ulkopuolisissa maissa, etenkin Yhdysvalloissa ja Aasiassa, jotta voitaisiin taata kansainvälisesti tasapuoliset olosuhteet ja pidettyä protektionismilta ja syrjiviltä toimilta maailmanlaajuisilla automarkkinoilla;
15. kehottaa komissiota varmistamaan, että Euroopan unioni ja Etelä-Korea päätyvät tasapuoliseen ja oikeudenmukaiseen järjestelyyn ennen vapaakauppasopimuksen tekemistä;
16. on tyytyväinen CARS 21 -sääntelykehukseen, jossa otetaan käyttöön pitkän aikavälin Euroopan tason teollisuuspolitiikka; kehottaa komissiota jatkuvasti soveltamaan, valvomaan ja tarkastelemaan uudestaan tätä pitkän aikavälin strategiasuunnitelmaa Euroopan autoteollisuuden kilpailukyvyn ja kestävä työllisyyden turvaamiseksi tulevaisuudessa;
17. kehottaa komissiota noudattamaan täysipainoisesti paremman sääntelyn periaatteita ja suorittamaan siksi perusteellisen arvioinninyhteisön tulevan autolainsäädännön vaikutuksista CARS 21 -työryhmän suositusten mukaisesti antaen näin oikeusvarmuutta ja ennustettavuutta autoalalle;
18. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman neuvostolle, komissiolle sekä jäsenvaltioiden hallituksille ja parlamenteille.
-