

2009 m. kovo 25 d., trečiadienis

47. mano, kad svarbiausia priimti sprendimą, kuris pakeistų Sprendimą 2006/1016/EB, remiantis Teisingumo Teismo sprendimu, ir pripažįsta, kad vykdomas tarpinis EIB išorės skolinimo veiklos bei bendradarbiavimo tvarkos vertinimas, kuris turi būti baigtas 2010 metais, turi būti galimybė tikrai esminėms plačioms diskusijoms Sąjungos tikslų ir EIB skiriamų išteklių tema; šiose diskusijose turėtų dalyvauti Parlamentas, kaip vienas iš teisės aktų leidėjų; ragina Komisiją, kad ji po to, kai bus atliktas tarpinis vertinimas, rengdama naują pasiūlymą dėl sprendimo dėl EIB išorės skolinimo įgaliojimų visapusiškai atsižvelgtų į šioje rezoliucijoje pateikiamas rekomendacijas;

48. todėl rekomenduoja, kad Valdymo komitetas savo darbą baigtų 2010 metų pradžioje, ir ragina, kad tuomet komiteto pirmininkas kaip galima skubiau savo darbo išvadas pateiktų Parlamentui ir Tarybai; laukia Valdymo komiteto išvadų ir prašo, kad komitetas atsižvelgtų į šioje ir ankstesnėse Parlamento rezoliucijose pateikiamas rekomendacijas; prašo, kad Valdymo komitetas reguliariai informuotų apie savo veiklos pažangą;

\*

\* \*

49. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją Tarybai, Komisijai, Europos investicijų bankui, Europos rekonstrukcijos ir plėtros bankui, valstybių narių vyriausybėms ir parlamentams.

## Automobilių pramonės ateitis

P6\_TA(2009)0186

### 2009 m. kovo 25 d. Europos Parlamento rezoliucija dėl automobilių pramonės ateities

(2010/C 117 E/26)

*Europos Parlamentas,*

- atsižvelgdamas į 2000 m. kovo 23 ir 24 d. Lisabonos Europos Vadovų Tarybos pirmininkavimo išvadas,
- atsižvelgdamas į 2005 m. vasario 2 d. Pirmininko Barroso pranešimą Europos Vadovų Tarybai „Dirbti kartu augimo ir darbo vietų labui. Nauja Lisabonos strategijos pradžia“ (COM(2005)0024),
- atsižvelgdamas į CARS 21 aukšto lygio grupės 2005 m. gruodžio 12 d. galutinės ataskaitos išvadas ir CARS 21 laikotarpio vidurio apžvalgos aukšto lygio konferencijos 2008 m. spalio 29 d. išvadas,
- atsižvelgdamas į savo 2008 m. sausio 15 d. rezoliuciją „CARS 21 – konkurencinga automobilių pramonės reglamentavimo sistema“<sup>(1)</sup>,
- atsižvelgdamas į 2008 m. spalio 15 d. ir 16 d. Europos Vadovų Tarybos pirmininkavimo išvadas,
- atsižvelgdamas į 2008 m. spalio 29 d. Komisijos komunikatą „Įveikti finansinę krizę. Europos veiksmų programa“ (COM(2008)0706);

<sup>(1)</sup> OL C 41 E, 2009 2 19, p. 1.

**2009 m. kovo 25 d., trečiadienis**

- atsižvelgdamas į 2008 m. lapkričio 26 d. Komisijos komunikatą „Europos ekonomikos atkūrimo planas“ (COM(2008)0800),
  - atsižvelgdamas į savo 2008 m. gruodžio 17 d. pirmuoju svarstymu patvirtintą poziciją siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. .../2008, nustatantį naujų lengvųjų automobilių išmetamųjų teršalų normas pagal Bendrijos integruotą principą mažinti lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO<sub>2</sub> kiekį<sup>(1)</sup>,
  - atsižvelgdamas į 2009 m. vasario 4 d. Tarybos ir Komisijos pareiškimus dėl finansų krizės poveikio automobilių pramonei,
  - atsižvelgdamas į 2009 m. kovo 5 ir 6 d. Konkurencingumo tarybos išvadas dėl automobilių pramonės,
  - atsižvelgdamas į 2009 m. vasario 25 d. Komisijos komunikatą „Kovos su Europos automobilių pramonės krize veiksmai“ (COM(2009)0104),
  - atsižvelgdamas į 2009 m. sausio 16 d. Briuselyje vykusio Europos pramonės ministrų posėdžio dėl padėties automobilių pramonės sektoriuje, kuriame dalyvavo ir Komisijos pirmininko pavaduotojas G. Verheugen, išvadas,
  - atsižvelgdamas į 2009 m. sausio 29 d. Europos automobilių gamintojų asociacijos paskelbtus duomenis apie 2008 m. pardavimus,
  - atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 103 straipsnio 4 dalį,
- A. kadangi Europa patiria išskirtinę ir gilią finansų ir ekonomikos krizę ir didelį nedarbo lygį, kai visuose susijusiose pramonės sektoriuose iš darbo atleidžiami tūkstančiai darbuotojų,
- B. kadangi šiuo metu Europos finansų rinka neveikia tinkamai, visų pirma, turint mintyje jos paskolų teikimo veiklą,
- C. kadangi Europos automobilių pramonė ir jos tiekimo grandinės pramonė, kurios yra pagrindinis Europos ekonomikos sektorius, palankiai veikiantis visą ekonomiką užimtumo, naujovių ir konkurencijos aspektais, ir jos tiekimo grandinės pramonės šakos yra itin paveiktos dabartinės krizės,
- D. kadangi Europos Sąjungos automobilių sektoriaus struktūriniai pajėgumai yra per dideli ir manoma, kad 2009 m. toliau labai mažės transporto priemonių paklausa, taigi, ir transporto priemonių gamyba, ir neišvengiamai bus daromas poveikis Europos Sąjungos užimtumui ir investicijų dydžiams,
- E. kadangi Europos automobilių sektorius – didžiausias privatus investuotojas į mokslinius tyrimus ir technologijų plėtrą ir Europos lengvųjų automobilių ir komercinių transporto priemonių gamintojai, atsižvelgus į reguliavimo ir rinkos reikalavimus, turi išlaikyti dideles investicijas, ypač siekdami užtikrinti perėjimą prie mažai teršalų išmetančių transporto priemonių,
- F. kadangi 2008 m. gruodžio mėn. priimtas teisės aktų paketas dėl atsinaujinančių energijos šaltinių ir klimato kaitos vaidinį svarbų vaidmenį skatinant ekologines investicijas, skirtas taupyti energiją automobilių pramonėje,
- G. kadangi Europos automobilių pramonės sektorius tiesiogiai ir netiesiogiai įdarbinęs 12 milijonų darbuotojų, arba 6 % visų Europos Sąjungos darbuotojų, ir šiandien kyla grėsmė netekti milijonų šių darbo vietų, o šiose darbo vietose dirba aukštos kvalifikacijos darbuotojai, kurių nereikėtų prarasti,

<sup>(1)</sup> Priimti tekstai, P6\_TA(2008)0614.

2009 m. kovo 25 d., trečiadienis

- H. kadangi automobilių sektoriuje yra daug galimybių kurti darbo vietas taikant ekologiškesnes technologijas,
- I. kadangi Europos automobilių pramonė itin svarbi ES ekonomikai dėl jos didelio poveikio kitiems sektoriams ir pramonės šakoms, ypač užtikrinant šimtų tūkstančių mažųjų ir vidutinių įmonių (MVI) veiklą,
- J. kadangi kai kurios valstybės narės pradėjo priimti nacionalines priemones, siekdamas paremti automobilių pramonę,
- K. kadangi pagrindinė atsakomybė už krizės sureguliovimą tenka pramonei;
- L. kadangi šiandien Dohos derybų raundo metu ir siekdama sudaryti laisvosios prekybos susitarimą su Pietų Korėja Komisija veda derybas dėl tolesnio prekybos liberalizavimo,
1. pripažįsta, kad dėl dabartinės ekonomikos ir finansų krizės automobilių pramonei daromas didelis spaudimas, kuris ypač pastebimas dėl sumažėjusios motorinių transporto priemonių paklausos, taip pat dėl per didelių gamybos pajėgumų, sunkumų gaunant kreditų finansavimui ir struktūrinių problemų, kurių buvo dar prieš prasidedant krizei;
  2. pabrėžia, kad krizė yra Europos lygio; todėl atkreipia dėmesį į nuoseklių ir darnių ES valstybių narių ir Europos automobilių pramonės iniciatyvų svarbą ir ragina parengti tikrą Europos veiksmų programą, kurioje būtų numatyti konkretūs veiksmai, kaip ES ir valstybės narės galėtų imtis reikiamų ryžtingų priemonių;
  3. su vis didesniu susirūpinimu pažymi, kad kai kurios valstybių narių nacionaliniu lygmeniu priimtoms trumpalaikės priemonės gali iškraipyti bendros rinkos konkurenciją ir padaryti ilgalaikę žalą konkurencin-gumui, ir ragina valstybes nares užtikrinti, jog tolesnės priemonės būtų nuoseklios, veiksmingos ir koor-dinuotos;
  4. atsižvelgdamas į tai, pritaria laikinosios valstybės pagalbos priemonių vertinimo sistemos, numatytos Europos ekonomikos atgaivinimo plane, parengimui;
  5. palankiai vertina Komisijos pastangas pateikti veiksmingą politinį atsaką į įmonės „General Motors Europe“ ir jos tiekėjų patiriamus sunkumus derinant atitinkamų valstybių narių dedamas pastangas, įskaitant 2009 m. kovo 13 d. ministrų susitikimo surengimą ir intelektualinės nuosavybės teisių klausimo nešališko ir sąžiningo sprendimo paieškas;
  6. ragina Tarybą ir Komisiją pagreitinti, supaprastinti ir padidinti automobilių pramonei, visų pirma Europos investicijų banko (EIB) teikiamą finansinę paramą ir leisti taikyti valstybės garantijas paskoloms su mažomis palūkanomis; ragina Tarybą ir Komisiją paprašyti supaprastinti paskolų prašymų administra-cines procedūras; mano, kad finansinė parama, ypač teikiant paskolas, turėtų paskatinti naujų transporto priemonių paklausą, taigi, būtų prisidedama prie ekonominio augimo, aplinkosaugos ir saugumo keliuose;
  7. primygtinai ragina, kad EIB atkreiptų pakankamą dėmesį į su automobilių sektoriumi susijusias MVI, siekiant išlaikyti galimybę gauti paskolą ir ragina valstybes nares padidinti EIB skolinimo pajėgumus, kad jie atitiktų automobilių pramonės vidutinės trukmės laikotarpio finansinius poreikius;
  8. primygtinai ragina, kad visomis finansinėmis ar fiskalinėmis priemonėmis, įskaitant atidavimo į metalo laužą sistemas, būtų remiama ir spartinama būtina technologinė sektoriaus transformacija, ypač variklių energetinio veiksmingumo srityje bei išmetamų dujų kiekio mažinimo srityje, visapusiškai laikantis neseniai patvirtintų teisės aktų;

**2009 m. kovo 25 d., trečiadienis**

9. dar kartą pabrėžia, kad taikant ES ir nacionalinę politiką turi būti prisidedama siekiant išspręsti automobilių pramonės ir jos tiekimo grandinės pramonės restruktūrizavimo ir pertvarkymo problemas, kurios kyla dėl labai konkurencingos verslo aplinkos, ir todėl ragina pramonę parengti nuoseklią verslo strategiją ir socialiniu požiūriu atsakingai ir artimai bendradarbiaujant su profesinėmis sąjungomis įgyvendinti šias prisitaikymo priemones;
10. pabrėžia, kad profesines sąjungas reikia pilnai įtraukti į vykstančias diskusijas ir prašo Komisijos remti tikrą šios pramonės Europos socialinį dialogą, ypač dabartinės krizės sąlygomis;
11. prašo Komisijos užtikrinti, kad būtų geriausiai panaudojamos turimos Europos fondų (Sanglaudos fondo, Struktūrinio fondo, Socialinio fondo ar Prisitaikymo prie globalizacijos padarinių fondo) remiant darbo vietas subalansuoto Lisabonos prioritetų įgyvendinimo apimtyje ir palengvinti, pagerinti ir paspartinti galimybę naudotis tokiais fondais; manoma, kad šių fondų lėšomis turėtų būti prisidedama prie darbuotojų mokymo ir perkvalifikavimo ankstyvame etape, jei ir kai reikia taikyti darbo laiko apribojimus;
12. dar kartą pabrėžia, kad automobilių pramonei reikia nuolatinių investicijų į mokslinių tyrimų ir technologijų plėtros programas, kurios parengia geriausius sprendimus, susijusius su kokybe, sauga ir aplinkosaugos veiksmingumu, siekiant užtikrinti tvarias konkurencijos sąlygas, ir todėl ragina Komisiją, atsižvelgus į tai, palengvinti, pagerinti ir pagreitinti ES paramos priemonių, skirtų moksliniams tyrimams ir technologijų plėtrai bei naujovėms, pvz., septintosios bendrosios programos, taikymą;
13. ragina Komisiją parengti gaires ir rekomendacijas siekiant parengti priemones, kurias taikant būtų skatinama koordinuotai atnaujinti esamas transporto priemones, pvz., parengti atidavimo į metalo laužą sistemas ir kitas rinkos skatinimo priemones, kurios greitai darytų teigiamą poveikį naujų motorinių transporto priemonių paklausai ir stiprintų automobilių išperkamosios nuomos rinką; ragina Komisiją stebėti šiuo tikslu jau taikomas nacionalines priemones siekiant užkirsti kelią vidaus rinkos iškraipymams;
14. pabrėžia, kad reikia išsamesnio dialogo ir nuolat vykstančių diskusijų su trečiosiomis šalimis bei pagrindiniais ES prekybos partneriais automobilių sektoriaus ateities tema, ir todėl ragina Komisiją atidžiai stebėti raidą ES nepriklausančiose šalyse, visų pirma Jungtinėse Valstijose ir Azijoje, siekiant užtikrinti vienodas sąlygas tarptautiniu mastu, susilaikyti nuo protekcionistinių ir diskriminuojamųjų priemonių taikymo pasaulinėje automobilių rinkoje;
15. ragina Komisiją užtikrinti kad prieš sudarydamos laisvosios prekybos susitarimą Europos Sąjunga ir Pietų Korėja susitartų dėl darnių ir sąžiningų sąlygų;
16. palankiai vertina CARS 21 iniciatyvą, kurią įgyvendinant nustatoma ilgalaikė Europos lygio pramonės politika; ragina Komisiją nuolatos įgyvendinti, stebėti ir peržiūrėti šį ilgalaikės strategijos planą siekiant užtikrinti būsimą Europos pramonės konkurencingumą ir jos tvarų užimtumą;
17. ragina Komisiją iki galo taikyti geresnio reguliavimo principus ir todėl atlikti išsamų naujų Bendrijos teisės aktų poveikio automobilių sektoriui vertinimą, atsižvelgus į CARS 21 rekomendacijas, bei suteikti automobilių sektoriui daugiau teisinio aiškumo ir nuspėjamumo;
18. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją Tarybai, Komisijai ir valstybių narių vyriausybėms bei parlamentams.