

Trešdiena, 2009. gada 25. marts

47. uzskata, ka ir izšķiroši svarīgi, ievērojot Tiesas spriedumu, pieņemt lēmumu, kas aizstātu Lēmumu 2006/1016/EK, un atzīst, ka pašlaik notiekošajai EIB ārējo aizdevumu politikas un sadarbības noteikumu termiņa vidusposma pārskatīšanai, kas jāpabeidz 2010. gadā, jādod iespēja izvērst patiesi plašas diskusijas par ES mērķiem un EIB piešķirtajiem resursiem, un Parlaments kā viens no likumdevējiem pilnībā iesaistīsies šajā diskusijā; aicina Komisiju pilnībā ņemt vērā šajā rezolūcijā paustos ierosinājumus, kad tā vidusposma pārskatīšanas noslēgumā izstrādās priekšlikumu jaunam lēmumam par EIB pilnvarām attiecībā uz ārējo aizdevumu izsniegšanu;

48. ierosina, ka uzraudzības komitejai darbs jāpabeidz 2010. gada sākumā, un aicina komitejas priekšsēdētāju drīz pēc tam nosūtīt secinājumus Parlamentam un Padomei; gaida uzraudzības komitejas secinājumus un prasa, lai tā ņem vērā šajā rezolūcijā un iepriekšējās Parlamenta rezolūcijās paustos ieteikumus; prasa, lai uzraudzības komiteja regulāri informē Parlamentu par darba gaitu;

*

* *

49. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt šo rezolūciju Padomei, Komisijai, Eiropas Investīciju bankai un Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības bankai, kā arī dalībvalstu valdībām un parlamentiem.

Automobiļu rūpniecības nākotne

P6_TA(2009)0186

Eiropas Parlamenta 2009. gada 25. marta rezolūcija par automobiļu rūpniecības nākotni

(2010/C 117 E/26)

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Lisabonas Eiropadomes prezidentūras secinājumus 2000. gada 23. un 24. marta sanāksmē,
- ņemot vērā Prezidenta Barroso 2005. gada 2. februāra paziņojumu "Sadarbība izaugsmes un darbavietu attīstībai. Jauns posms Lisabonas stratēģijā" (COM(2005)0024),
- ņemot vērā augsta līmeņa darba grupas CARS 21 2005. gada 12. decembra galīgā ziņojuma secinājumus un CARS 21 termiņa vidusposma pārskatīšanas augsta līmeņa konferences 2008. gada 29. oktobra secinājumus,
- ņemot vērā 2008. gada 15. janvāra rezolūciju par CARS 21: konkurētspējīgas autobūves nozares tiesiskais regulējums⁽¹⁾,
- ņemot vērā Eiropadomes 2008. gada 15. un 16. oktobra Briseles sanāksmē izdarītos prezidentūras secinājumus,
- ņemot vērā Komisijas 2008. gada 29. oktobra paziņojumu "No finanšu krīzes augšupejai — Eiropas rīcības programma" (COM(2008)0706),

⁽¹⁾ OV C 41 E, 19.2.2009., 1. lpp.

Trešdiena, 2009. gada 25. marts

- ņemot vērā Komisijas 2008. gada 26. novembra paziņojumu Eiropadomei “Eiropas ekonomikas atveseļošanas plāns” (COM(2008)0800),
 - ņemot vērā Eiropas Parlamenta nostāju, kas pieņemta pirmajā lasījumā 2008. gada 17. decembrī, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu, ar ko, īstenojot daļu no Kopienas integrētās pieejas CO₂ emisiju mazināšanai no vieglajiem automobiļiem ⁽¹⁾, nosaka emisijas standartus jauniem pasažieru automobiļiem,
 - ņemot vērā Padomes un Komisijas 2009. gada 4. februāra paziņojumus par finanšu krīzes ietekmi uz automobiļu rūpniecību,
 - ņemot vērā Konkurētspējas padomes 2009. gada 5. un 6. marta secinājumus par automobiļu rūpniecību,
 - ņemot vērā Komisijas 2009. gada 25. februāra paziņojumu “Reagējot uz krīzi Eiropas autorūpniecībā” (COM(2009)0104),
 - ņemot vērā secinājumus par automobiļu rūpniecības stāvokli 2009. gada 16. janvāra Briseles sanāksmē, kurā ES rūpniecības ministri tikās ar Komisijas priekšsēdētāja vietnieku Günter Verheugen,
 - ņemot vērā Eiropas automobiļu ražotāju apvienības 2009. gada 29. janvārī publicēto statistiku par automobiļu pārdošanu 2008. gadā,
 - ņemot vērā Reglamenta 103. panta 4. punktu,
- A. tā kā Eiropu skārusi ārkārtēja un dziļa finanšu un ekonomikas krīze, kā arī augsts bezdarba līmenis, kad darbu zaudē tūkstošiem cilvēku visos svarīgākajos rūpniecības segmentos;
- B. tā kā Eiropas finanšu tirgus pašreiz nedarbojas pienācīgi, it īpaši kreditēšanas jomā;
- C. tā kā Eiropas automobiļu rūpniecība un tās piegādātāji īpaši izjūt pašreizējo krīzi, turklāt šī ir īpaši svarīga Eiropas ekonomikas nozare, kuras ieguldījums darbavietu, inovāciju un konkurētspējas ziņā ir svarīgs visai tautsaimniecībai kopumā;
- D. tā kā Eiropas Savienības autorūpniecībā ir strukturāls jaudas pārpalikums un tā kā tiek prognozēts, ka 2009. gadā turpinās ievērojami samazināties pieprasījums pēc transportlīdzekļiem un tādēļ samazināsies arī to ražošanas apjomi, neizbēgami palielinot spiedienu uz nodarbinātību un ieguldījumu līmeni Eiropas Savienībā;
- E. tā kā Eiropas automobiļu rūpniecība ir vislielākais privātais ieguldītājs Eiropas Savienības izpētei un attīstībai (*R&D*) un tā kā Eiropas pasažieru un kravas automobiļu ražotājiem jāsauglabā augsts ieguldījumu līmenis, ņemot vērā regulatīvās un tirgus prasības, it īpaši, lai nodrošinātu pāreju uz zema emisiju līmeņa autoparku;
- F. tā kā 2008. gada decembrī pieņemtajam normatīvo aktu kopumam par atjaunojamiem enerģijas avotiem un klimata pārmaiņām būs būtiska nozīme, veicinot videi draudzīgus ieguldījumus automobiļu rūpniecības nozarē, kuru mērķis ir enerģijas ietaupījums;
- G. tā kā Eiropas automobiļu rūpniecībā tieši vai netieši nodarbināti 12 miljoni darbinieku, kas veido 6 % no Eiropas Savienībā nodarbinātajām personām, un tā kā miljoniem šo darbavietu pašlaik ir apdraudētas, turklāt šajā nozarē strādā daudz augsti kvalificētu darbinieku, kurus nedrīkstētu zaudēt;

(1) Pieņemtie teksti, P6_TA(2008)0614.

Trešdiena, 2009. gada 25. marts

- H. tā kā daudz jaunu darbavietu automobiļu rūpniecībā var radīt līdz ar videi draudzīgāku tehnoloģiju ieviešanu;
- I. tā kā Eiropas automobiļu rūpniecība ir būtiski svarīga ES ekonomikai, jo tā netieši ietekmē citas jomas un nozares, bet jo īpaši — simtiem tūkstošu mazo un vidējo uzņēmumu (MVU) pastāvēšanu;
- J. tā kā dažas dalībvalstis jau sākušas īstenot valsts mēroga pasākumus automobiļu rūpniecības atbalstam;
- K. tā kā galvenā atbildība par krīzes pārvarēšanu jāuzņemas pašai nozarei;
- L. tā kā Komisija pašlaik apspriež turpmāku tirdzniecības liberalizāciju saistībā ar Dohas sarunu kārtu un brīvās tirdzniecības nolīgumu ar Dienvidkoreju,
1. atzīst, ka pašreizējā ekonomikas un finanšu krīze nopietni ietekmē automobiļu rūpniecību, ko īpaši apliecina gan strauja automobiļu pieprasījuma krišanās, gan arī jaudas pārpalikumi, grūtības saņemt kredītu finansējumu un strukturālas problēmas, kas bija aktuālas jau pirms krīzes;
 2. uzsver, ka šī ir Eiropas mēroga krīze; tāpēc vērš uzmanību uz to, cik svarīgas ir ES dalībvalstu starpā saskaņotas un koordinētas ierosmes attiecībā uz Eiropas automobiļu rūpniecību un aicina izveidot reālu Eiropas rīcības plānu, paredzot konkrētus soļus par to, kā ES un dalībvalstis varētu pieņemt nepieciešamos izšķirošos pasākumus;
 3. ar pieaugošām bažām atzīmē, ka daži dalībvalstu līmenī pieņemti īstermiņa pasākumi varētu izkropļot konkurenci vienotajā tirgū, kaitējot ilgtermiņa konkurētspējai, un tāpēc aicina dalībvalstis nodrošināt, lai turpmākie pasākumi būtu saskaņoti, efektīvi un koordinēti;
 4. šajā sakarā atzinīgi vērtē saistībā ar Eiropas ekonomikas atveseļošanas plānu izstrādāto pagaidu shēmu valsts atbalsta novērtējumam;
 5. atzinīgi vērtē Komisijas centienus efektīvi politiski reaģēt uz "General Motors Europe" un tā piegādātāju grūtībām, koordinējot attiecīgo dalībvalstu centienus, tostarp 2009. gada 13. marta ministru sanāksmes rīkošanu, un meklējot atbilstīgu un taisnīgu risinājumu intelektuālā īpašuma tiesību jautājumā;
 6. aicina Padomi un Komisiju paātrināt, vienkāršot un palielināt finanšu atbalstu automobiļu rūpniecībai, jo īpaši paredzot Eiropas Investīciju bankas (EIB) iesaistīšanos un valsts garantijas aizdevumiem ar zemu procentu likmi; mudina Padomi un Komisiju prasīt administratīvo procedūru vienkāršošanu attiecībā uz kredītu pieteikumiem; uzskata, ka finanšu atbalstam, it īpaši aizdevumu veidā, vajadzētu veicināt pieprasījumu pēc jaunām automašīnām, tādējādi sekmējot ekonomisko izaugsmi, vides aizsardzību un ceļu satiksmes drošību;
 7. prasa EIB pievērst pienācīgu uzmanību ar automobiļu nozari saistītajiem MVU, lai arī tie varētu turpināt piekļūt kredītu līdzekļiem, un mudina dalībvalstis palielināt EIB aizdevumu iespējas līdz līmenim, kas atbilst automobiļu rūpniecības finansēšanas vajadzībām vidējā termiņā;
 8. prasa ar visiem finanšu vai fiskāliem pasākumiem (tostarp ar sistēmu par veco automobiļu nodošanu metāllūžņos) atbalstīt un paātrināt nepieciešamās tehnoloģiskās pārmaiņas nozarē, jo īpaši dzinēju energoefektivitātes un emisiju samazināšanas jomā, turklāt pilnībā ievērojot neseno pieņemtos tiesību aktus;

Trešdiena, 2009. gada 25. marts

9. atkārtoti apstiprina, ka ar ES un valstu līmeņa politikas pasākumiem vajadzētu veicināt to uzdevumu risināšanu, kuri saistīti ar automobiļu rūpniecības un tās piegādātāju nozares restrukturizāciju un pārveidi šajā uzņēmējdarbības jomā valdošās ļoti spēcīgās konkurences dēļ, un aicina nozari izstrādāt visaptverošu uzņēmējdarbības stratēģiju un īstenot šādus pielāgojumus sociāli atbildīgā veidā, cieši sadarbojoties ar arodbiedrībām;
10. uzsver nepieciešamību pilnībā iesaistīt arodbiedrības pašreizējās diskusijās un aicina Komisiju sniegt atbalstu patiesam Eiropas mēroga sociālajam dialogam par šo nozari, jo īpaši ņemot vērā pašreizējo krīzi;
11. līdzsvaroti īstenojot visas t.s. Lisabonas prioritātes, aicina Komisiju nodrošināt iespējami labāku visu nodarbinātības veicināšanai paredzēto Eiropas Savienības līdzekļu izmantošanu, kā piemēram, Kohēzijas fondu, struktūrfondu, Sociālo fondu vai Globalizācijas pielāgošanas fondu un atvieglot, uzlabot un paātrināt piekļuvi šiem līdzekļiem; uzskata, ka šos līdzekļus varētu izmantot darbinieku apmācības un pārkvalificēšanās programmām agrīnā posmā, turklāt neatkarīgi no tā, kur un kad tiek piemēroti darba laika ierobežojumi;
12. atkārtoti apstiprina to, ka automobiļu rūpniecībā nepieciešami pastāvīgi ieguldījumi pētniecības un izstrādes programmās, kas sniedz labākos iespējamus risinājumus kvalitātes, drošības un vides aizsardzības jomā, lai sasniegtu ilgtermiņā konkurētspējīgu sistēmu, un tāpēc aicina Komisiju atvieglot, uzlabot un paātrināt piekļuvi pētniecībai un izstrādei paredzētajiem ES atbalsta instrumentiem, piemēram, Septītajai pamatprogrammai pētniecībai un tehnoloģiju attīstībai;
13. aicina Komisiju izstrādāt vadlīnijas un ieteikumus par pasākumiem, ar kuriem veicināt saskaņotu pieeju autoparka atjaunošanai, piemēram, sistēma veco automobiļu nodošanai metāllūžņos un citi tirgus stimuli, kuriem ir pozitīva īstermiņa ietekme uz patērētāju pieprasījumu pēc jauniem transportlīdzekļiem un kuri ir paredzēti automobiļu izpirkumnomas tirgus atdzīvināšanai; aicina Komisiju uzraudzīt valstīs jau veiktos šāda veida pasākumus, lai nepieļautu iekšējā tirgus izkropļojumus;
14. atzīst nepieciešamību pēc padziļināta dialoga un pastāvīgām diskusijām ar trešām valstīm un ES galvenajiem tirdzniecības partneriem par automobiļu rūpniecības nākotni un tāpēc aicina Komisiju cieši uzraudzīt notikumu attīstību ārpuskopienas valstīs, jo īpaši ASV un Āzijā, lai nodrošinātu līdzvērtīgu starptautiskās konkurences apstākļus, taču atturoties no protekcionisma un diskriminējošiem pasākumiem pasaules automobiļu tirgū;
15. aicina Komisiju pirms Eiropas Savienības un Dienvidkorejas brīvās tirdzniecības nolīguma noslēgšanas panākt līdzsvarotu un abām pusēm pieņemamu risinājumu;
16. atzinīgi vērtē CARS 21 procesu, jo ar tā palīdzību Eiropas līmenī tiek noteikta ilgtermiņa rūpniecības politika; aicina Komisiju pastāvīgi īstenot, pārraudzīt un pārskatīt šo ilgtermiņa stratēģisko plānu, lai nodrošinātu gan Eiropas automobiļu rūpniecības turpmāko konkurētspēju, gan ilgtspējīgu nodarbinātību šajā nozarē;
17. aicina Komisiju pilnībā piemērot labāka likumdošanas procesa principus un atbilstoši CARS 21 grupas ieteikumiem veikt vispusīgu izvērtējumu par ES automobiļu nozari reglamentējošo turpmāko Kopienas tiesību aktu ietekmi, tādejādi sekmējot juridisko noteiktību un paredzamību automobiļu rūpniecības nozarē;
18. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt šo rezolūciju Padomei, Komisijai un dalībvalstu valdībām un parlamentiem.