

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Komisijas paziņojums “Reagējot uz krīzi Eiropas autorūpniecībā””

COM(2009) 104 galīgā redakcija

(2009/C 277/20)

Galvenais ziņotājs: **ZÖHRER KGS**

Eiropas Komisija saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 262. pantu 2009. gada 25. februārī nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

“Komisijas paziņojums “Reagējot uz krīzi Eiropas autorūpniecībā””

COM(2009) 104 galīgā redakcija.

Komitejas Birojs 2009. gada 23. martā uzdeva Rūpniecības pārmaiņu konsultatīvajai komisijai sagatavot Komitejas atzinumu par šo jautājumu. Ziņotājs — Zöhrer kgs, līdzziņotājs — GLAHE kgs.

Ņemot vērā jautājuma steidzamību, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja plenārajā sesijā 2009. gada 13. un 14. maijā (13. maija sēdē) iecēla Zöhrer kgu par galveno ziņotāju un ar 141 balsi par, 2 balsīm pret un 5 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. Pamatojums un Komisijas dokumenta kopsavilkums.

1.1. Krīze autorūpniecības nozari ir ietekmējusi ātrāk un smagāk nekā lielāko daļu citu rūpniecības nozaru. Tādēļ Komisija un dalībvalstis pēdējos mēnešos ir uzsākušas vairākas iniciatīvas, lai šajā sarežģītajā situācijā atbalstītu autorūpniecības nozari. Komisija 2009. gada 25. februāra paziņojumā norāda uz dinamiskas un konkurētspējīgas autorūpniecības nozares nozīmi. Komisija pievēršas ne tikai tādām problēmām kā vieglo un lietoto automobiļu pieprasījuma samazināšanās un apgrūtināta piekļuve finansējumam, bet arī ilgtermiņa strukturālās problēmas, kas radušās pirms krīzes.

1.1.1. Jau ilgāku laiku Komisija kopā ar augsta līmeņa darba grupu CARS 21, kā arī ar 2007. gada oktobrī notikušo pārstrukturēšanas forumu un ar daudzām, mazām darba grupām izskata automobiļu nozares problēmas. Komiteja, 2007. gada decembrī pieņemot informatīvo ziņojumu par pašreizējo situāciju un nākotnes perspektīvām autorūpniecībā (CCMI/046 atzinums par tematu “Autoindustrija Eiropā — pašreizējā situācija un nākotnes perspektīvas” (CESE 1065/2007 fin rev.)), jau ir sniegusi nozīmīgu ieguldījumu minētajās debatēs un pašlaik izstrādā vēl citu atzinumu par autorūpniecībai pakārtotiem tirgiem un komplektējošo daļu ražošanu (CCMI/059 atzinums par tematu “Autoindustrijai pakārtotie tirgi un komplektējošo daļu ražošana”).

1.2. Paziņojuma otrajā daļā Komisija analizē to, kādus pasākumus Kopiena un dalībvalstis ir veikušas Eiropas ekonomikas atveseļošanas plāna ietvaros un konkrēti autorūpniecības nozarē un kādus pasākumus ir paredzēts īstenot.

2. Piezīmes un secinājumi.

2.1. Komiteja atzinīgi vērtē Komisijas paziņojumu. Tas liecina, ka Komisija un dalībvalstis ir gatavas atbalstīt autorūpniecības nozari šajā ļoti sarežģītajā situācijā. EESK uzsver nepieciešamību

izveidot vienotu un saskaņotu sistēmu, lai novērstu protekcioisma tendences un izvirzītu kopīgus mērķus.

2.2. Pašreizējā krīzes situācijā ir jārikojas ātri. Daži pasākumi jāīsteno paātrināti, lai no bankrota pasargātu pirmām kārtām piegādes nozares MVU un dotu iespēju iegūt nepieciešamās investīcijas.

2.2.1. Izmantojot banku un Eiropas Investīciju bankas (EIB) līdzekļus vai tādus instrumentus kā dalībvalstu atbalsts, garantijas un galvojums, vispirms ir jānodrošina, ka attiecīgu mērķu īstenošanai ir ātri pieejams finansējums pietiekamā apjomā.

2.2.2. Tomēr, ņemot vērā, ka ir iespējami arī maksātnespējas gadījumi, Komiteja aicina Komisiju un dalībvalstis pārbaudīt, cik lielā mērā noteikumi par maksātnespēju veicina uzņēmumu darbības turpināšanu.

2.3. Krīzes apstākļos vissvarīgākais uzdevums tomēr ir nodrošināt darba vietas. Tādēļ jānovērš bezdarbs un autorūpniecības nozarē jā saglabā zinātība. Dalībvalstīs var īstenot dažādus pasākumus (piemēram, saīsināt darba laiku), lai pārvarētu laika ziņā ierobežotu pieprasījuma samazināšanos. Dažās dalībvalstīs tomēr šādas iespējas nepastāv un tādēļ tiek ievērojami samazināts darba vietu skaits. Tādēļ Komiteja aicina apmainīties ar paraugpraksi un īstenot mērķtiecīgus atbalsta pasākumus, lai sekmētu darba ņēmēju tālāku nodarbināšanu. Nelielas noslogotības periodi jāizmanto darba ņēmēju tālākizglītībai.

2.3.1. Komiteja atzinīgi vērtē ar Eiropas Sociālo fondu (ESF) saistītos centienus, kas dod iespēju iegūt finansējumu darba vietu saglabāšanas pasākumiem. Tā atbalsta priekšlikumu par Eiropas Globalizācijas pielāgošanas fonda pārveidošanu atbilstīgi krīzes apstākļiem. Tā kā ir iespējams, ka paredzētie līdzekļi 500 miljonu EUR apmērā nebūs pietiekami, Komiteja ierosina to apjomu palielināt līdz 1 miljardam (skatīt atzinumu CCMI/063).

2.3.2. Krīze un ar to saistītā darba vietu samazināšana visvairāk ir skārusi pagaidu darbiniekus un darba ņēmējus, kuriem ir līgums uz noteiktu laiku. Komiteja aicina īstenot īpašus šai darba ņēmēju grupai paredzētus pasākumus un ātri pielāgot tiesisko regulējumu, jo īpaši attiecībā uz pagaidu darbiniekiem.

2.4. Vajadzīgi pieprasījumu veicinoši stimuli. Šajā sakarā uzmanība jāpievērš tam, lai visas iniciatīvas finanšu vai nodokļu jomā (piemēram, maksājumi par nodošanu metāllūžņos) atbalstītu un paātrinātu nozares tehnoloģisko attīstību (iekārtu energoefektivitāte, emisiju samazināšana). Turklāt Komiteja aicina dalībvalstis, Komisiju, ECB un sociālos partnerus izveidot makroekonomisku vidi, kas nodrošinātu ienākumus un tādējādi pastiprinātu iekšējo pieprasījumu.

2.5. Pievērsoties ilglaicīgajām strukturālajām problēmām, Komiteja norāda uz Rūpniecības pārmaiņu konsultatīvās komisijas (CCMI) izstrādāto 2007. gada novembra informatīvo ziņojumu "Autoindustrija Eiropā — pašreizējā situācija un nākotnes perspektīvas". Ziņojumā ir skaidri izklāstītas šajā nozarē pastāvošās problēmas un norādīts, ka tajā ir paredzamas būtiskas pārmaiņas, ko paātrina pašreizējā krīze.

2.5.1. Krīzes un valsts atbalsta pasākumu ietekmē notiek vispirms tirgus daļu pārvirzīšanās uz mazākiem, videi draudzīgākiem un lētākiem modeļiem. Šis apstāklis ievērojami ietekmē ražotāju un piegādātāju radīto pievienoto vērtību, un ilgtermiņā tas ietekmēs visu nozari.

2.5.2. Lai autorūpniecības nozare stiprināta izklūtu no krīzes, jau tagad jāiegulda lielāks darbs pētniecības un izstrādes jomā, jāveicina jauninājumi un jāpaaugstina darbaspēka kvalifikācija. Par to atbildība jāuzņemas gan uzņēmumiem, gan arī dalībvalstīm un Kopienai. Tādēļ Komiteja atzinīgi vērtē Komisijas minētās iniciatīvas.

2.5.3. Jāuzmanās, lai strukturālās problēmas netiktu saistītas tikai ar jaudas pārpalikuma jautājumu. Eiropā pagājušajos gados jauda ir ievērojami samazināta (galvenokārt Spānijā, Portugālē, Apvienotajā Karalistē). Dažādiem ražotājiem šajā jautājumā ir ļoti atšķirīgs viedoklis un dažāda nostāja. Jaudas pārpalikums daļēji ir saistīts ar sistēmu (piemēram, modeļu maiņa, iekšējā konkurence). Tomēr pašreiz pastāv risks, ka krīzes ietekmē jauda var īpaši

samazināties un vēlāk, kad pieprasījums atkal palielināsies, tā nebūs pietiekama, un tādējādi palielināsies importa apjoms. Tādēļ Komiteja aicina šo jautājumu izskatīt augsta līmeņa darba grupā CARS 21.

2.5.4. Dziļa strukturālā krīze ir skārusi galvenokārt ASV ražotājus. Komiteja atzinīgi vērtē Komisijas centienus, kas virzīti uz iesaistīto dalībvalstu pasākumu koordinēšanu, lai rastu efektīvus politiskus līdzekļus *GM Europe* uzņēmuma un tā piegādātāju problēmu risināšanai. Eiropas Savienībai uzstājīgi jāpieprasa, ka ASV un *General Motors* dod iespēju izdzīvot uzņēmuma pārstāvjiem Eiropā (*OPEL*, *Vauxhall* un *Saab*).

2.5.5. Komiteja uzskata, ka gan uzņēmumiem, gan arī dalībvalstīm un Eiropas Savienībai būs jāiegulda papildu darbs, lai risinātu gaidāmās problēmas. Tādēļ Komiteja atbalsta Komisijas priekšlikumus par CARS 21 apspriešanās secinājumu īstenošanu un par turpmāko darbību. EESK atbalsta procesa turpināšanu, kas saskaņā ar Lisabonas stratēģiju ļauj atbalstīt ilgtspējīgāku Eiropas rūpniecības politiku.

2.5.6. Turklāt Komiteja norāda, ka liela nozīme ir autorūpniecībai pakārtotajiem tirgiem (par šo jautājumu pašreiz tiek izstrādāts atzinums, ko pieņems drīzumā). Ņemot vērā CARS 21 pieredzi, EESK aicina izveidot augsta līmeņa grupu, kas risinātu īpašās pakārtotā tirgus dalībnieku problēmas.

2.5.7. Komisijas ierosinātā partnerība, kuras mērķis ir paredzēt pārmaiņas autorūpniecības nozarē, ir svarīgs solis, lai pievērstos jautājumam par pārstrukturēšanas sociālo ietekmi. Ņemot vērā dramatisko situāciju, Komiteja aicina attiecīgos sociālos partnerus un Komisiju izveidot patiesu un efektīvu sociālo dialogu.

2.6. Lai Eiropas autorūpniecības nozare arī turpmāk sekmīgi darbotos, būtisks faktors ir brīva piekļuve pasaules tirgiem un godīga konkurence. Tādēļ Komiteja atzinīgi vērtē Komisijas ieceri padziļināt dialogu ar tirdzniecības partneriem. Īpaši jānovēro attīstības tendences ASV un Āzijā, lai nodrošinātu līdzvērtīgus nosacījumus un atteiktos no protekcionisma un diskriminējošiem pasākumiem, kā arī nodrošinātu efektīvu intelektuālā īpašuma aizsardzību. Pašreizējā situācijā Komiteja uzsver, ka, ņemot vērā brīvās tirdzniecības nolīguma noslēgšanu ar Dienvidkoreju, jāaicina radīt atbilstīgus apstākļus Eiropas autorūpniecības nozarei. Pašlaik sarunās nav izvirzīts mērķis atcelt ar tarifiem nesaistītus tirdzniecības šķēršļus, kas attiecas uz Eiropas ražotājiem.

Briselē, 2009. gada 13. maijā

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Mario SEPI