

Sreda, 25. marca 2009

47. meni, da je bistveno sprejeti sklep, ki bo nadomestil Sklep 2006/1016/ES, v skladu s sodbo Sodišča in priznava, da mora sedanji vmesni pregled zunanjih posojilnih aktivnosti Evropske investicijske banke in ureditev sodelovanja, ki se mora končati v letu 2010, zagotoviti možnost za resnično izčrpno razpravo o ciljih EU in sredstvih, ki se jih daje na razpolago banki, pri čemer bo moral Parlament, v vlogi sozakodajalca, polnopravno sodelovati; poziva Komisijo, da pri pripravi novega predloga sklepa o mandatu banke za zunanja posojila po vmesnem pregledu v celoti upošteva priporočila iz te resolucije;

48. predlaga, da usmerjevalni odbor svoje delo konča zgodaj v letu 2010, in poziva predsednika odbora, naj o sklepih kmalu za tem poroča Parlamentu in Svetu; pričakuje sklepe usmerjevalnega odbora in poziva odbor, da upošteva priporočila iz te resolucije in prejšnjih resolucij Parlamenta; poziva usmerjevalni odbor, da redno obvešča Parlament o svojem napredku;

*

* *

49. naroči svojemu predsedniku, naj to resolucijo posreduje Svetu, Komisiji, Evropski investicijski banki in Evropski banki za obnovo in razvoj ter vladam in parlamentom držav članic.

Prihodnost avtomobilske industrije

P6_TA(2009)0186

Resolucija Evropskega parlamenta z dne 25. marca 2009 o prihodnosti avtomobilske industrije

(2010/C 117 E/26)

Evropski parlament,

- ob upoštevanju sklepov predsedstva Evropskega sveta v Lizboni 23. in 24. marca 2000,
- ob upoštevanju sporočila predsednika Barrosa spomladanskemu Evropskemu svetu z dne 2. februarja 2005 z naslovom „Skupna prizadevanja za gospodarsko rast in nova delovna mesta – Nov začetek za Lizbonsko strategijo“ (KOM(2005)0024),
- ob upoštevanju sklepov končnega poročila skupine na visoki ravni CARS 21 z dne 12. decembra 2005 in sklepov konference na visoki ravni o vmesnem pregledu pobude CARS 21 z dne 29. oktobra 2008,
- ob upoštevanju svoje resolucije z dne 15. januarja 2008 o CARS 21: konkurenčen ureditveni okvir ⁽¹⁾ za avtomobilsko industrijo,
- ob upoštevanju sklepov predsedstva Evropskega sveta z dne 15. in 16. oktobra 2008,
- ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 29. oktobra 2008 z naslovom „Od finančne krize do okrevanja gospodarstva: evropski okvir za ukrepanje“ (KOM(2008)0706),

⁽¹⁾ UL C 41 E, 19.2.2009, str.1.

Sreda, 25. marca 2009

- ob upoštevanju sporočila Komisije Evropskemu svetu z dne 26. novembra 2008 z naslovom „Evropski načrt za oživitev gospodarstva“ (KOM(2008)0800),
 - ob upoštevanju stališča, sprejetega na prvi obravnavi 17. decembra 2008 z namenom sprejetja Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil ⁽¹⁾,
 - ob upoštevanju izjav Sveta in Komisije z dne 4. februarja 2009 o vplivih finančne krize na avtomobilsko industrijo,
 - ob upoštevanju sklepov Sveta za konkurenčnost z dne 5. in 6. marca 2009 o avtomobilski industriji,
 - ob upoštevanju sporočila Komisije z dne 25. februarja 2009 z naslovom „Odziv na krizo v evropski avtomobilski industriji“ (KOM(2009)0104),
 - ob upoštevanju zaključkov srečanja evropskih ministrov za industrijo s podpredsednikom Evropske komisije Günterjem Verheugnom o razmerah v avtomobilskem sektorju, ki je 16. januarja 2009 potekalo v Bruslju,
 - ob upoštevanju statističnih podatkov o prodaji vozil leta 2008, ki jih je Evropsko združenje proizvajalcev avtomobilov objavilo 29. januarja 2009,
 - ob upoštevanju člena 103(4) svojega Poslovnika,
- A. ker se Evropa sooča z izjemno in globoko finančno in gospodarsko krizo ter visoko stopnjo nezaposlenosti in izgubo več tisoč delovnih mest v vseh pomembnih industrijskih sektorjih,
- B. ker evropski finančni trg trenutno ne deluje, kot bi moral, zlasti v zvezi z dajanjem posojil,
- C. ker je sedanja kriza posebno prizadela evropsko avtomobilsko industrijo, vključno z njenimi dobavitelji, je pa ključni sektor evropskega gospodarstva, ki prispeva k zaposlovanju, inovacijam in konkurenčnosti vsega gospodarstva,
- D. ker je za avtomobilski sektor EU značilen strukturni presežek in ker se za leto 2009 pričakuje nadaljnji znatni upad povpraševanja po vozilih in posledično upad proizvodnje, kar seveda pomeni še večji pritisk na zaposlovanje in ravni naložb v EU,
- E. ker je evropski avtomobilski sektor največji zasebni vlagatelj v raziskave in razvoj v Evropski uniji in ker morajo evropski proizvajalci osebnih in gospodarskih vozil ohraniti visoko raven vlaganj zaradi regulativnih in tržnih zahtev, zlasti v zvezi z zagotavljanjem prehoda na vozni park z nizkimi emisijami;
- F. ker bo imel zakonodajni paket o obnovljivih virih energije in ukrepih za podnebne spremembe, ki je bil sprejet decembra 2008, veliko vlogo pri spodbujanju zelenih naložb za varčevanje z energijo v avtomobilski industriji,
- G. ker je v evropski avtomobilski industriji neposredno ali posredno zaposlenih 12 milijonov delavcev, kar je 6 % vseh zaposlenih v Evropski uniji, in ker je danes ogroženih na milijone teh delovnih mest, med katerimi jih je veliko namenjenih visokokvalificiranim delavcem, ki se jih ne bi smelo izgubiti,

⁽¹⁾ Sprejeta besedila, P6_TA(2008)0614.

Sreda, 25. marca 2009

- H. ker imajo zelene tehnologije v avtomobilskem sektorju velik potencial za ustvarjanje novih delovnih mest,
- I. ker je evropska avtomobilska industrija ključnega pomena za gospodarstvo v EU, saj močno vpliva na druge sektorje in panoge, zlasti na obstoj tisoče malih in srednje velikih podjetij,
- J. ker so začele nekatere države članice sprejemati nacionalne ukrepe za podporo avtomobilski industriji,
- K. ker ima industrija glavno odgovornost za reševanje krize,
- L. ker se Komisija sedaj pogaja o nadaljnji liberalizaciji trgovine v okviru pogajanj iz Dohe in pogajanj za prostotrgovinski sporazum z Južno Korejo,
1. priznava, da sedanja gospodarska in finančna kriza pomeni velik pritisk na avtomobilsko industrijo, ki se odraža zlasti v močnem padcu povpraševanja po avtomobilih in tudi v prevelikih proizvodnih zmogljivostih, težavah pri najemanju kreditov in strukturnih težavah iz obdobja pred krizo;
 2. poudarja, da kriza zadeva vso Evropo; zato opozarja na pomen doslednih in usklajenih pobud za evropsko avtomobilsko industrijo med državami članicami in poziva k pristnemu evropskemu okviru za ukrepanje s konkretnimi rešitvami, kako omogočiti, da se bodo potrebni odločilni ukrepi lahko izvajali na ravni EU in v državah članicah;
 3. z vedno večjo zaskrbljenostjo ugotavlja, da bi lahko nekateri kratkoročni ukrepi, ki so jih države članice sprejele na nacionalni ravni, izkrivili konkurenco na notranjem trgu in ogrozili dolgoročno konkurenčnost, ter zato poziva države članice, naj bodo nadaljnji ukrepi dosledni, učinkoviti in usklajeni;
 4. v zvezi s tem pozdravlja začasni okvir za oceno državne pomoči kot dela evropskega načrta za oživitvev gospodarstva;
 5. pozdravlja prizadevanja Komisije za zagotovitev učinkovitega političnega odziva na težave podjetja General Motors Europe in njegovih dobaviteljev z usklajevanjem prizadevanj ustreznih držav članic, vključno z organizacijo srečanja ministrov 13. marca 2009 in iskanjem poštene in pravične rešitve za vprašanje pravic intelektualne lastnine;
 6. poziva Svet in Komisijo naj pospešita, poenostavita in povečata finančno podporo avtomobilski industriji, predvsem prek Evropske investicijske banke in z odobritvijo državnih jamstev za nizkoobrestna posojila; poziva Svet in Komisijo, naj zahtevata poenostavitev upravnega postopka za zahteve za posojilo; meni, da bi morala finančna podpora v obliki posojil oživiti povpraševanje po novih vozilih v korist gospodarske rasti, okolja in varnosti v cestnem prometu;
 7. vztraja, naj Evropska investicijska banka v zadostni meri upošteva mala in srednje velika podjetja, ki so povezana z avtomobilskim sektorjem, da bi ohranila dostop do posojil, in poziva države članice, naj povečajo posojilno zmogljivost Evropske investicijske banke, da bi zadostili srednjeročnim finančnim potrebam avtomobilske industrije;
 8. vztraja, da morajo vse finančne ali davčne pobude, vključno s projekti za razgradnjo avtomobilov, podpirati in pospeševati potrebno tehnološko preoblikovanje tega sektorja, zlasti na področju energetske učinkovitosti motorjev in znižanja emisij, ki bo popolnoma usklajeno z nedavno sprejeto zakonodajo;

Sreda, 25. marca 2009

9. ponovno potrjuje, da bi morale politike tako na ravni EU kot na nacionalni ravni prispevati k začetku faze prestrukturiranja, s katero se sooča avtomobilska industrija in njeni dobavitelji zaradi zelo konkurenčnega poslovnega okolja, in to panogo poziva, naj razvije skladno poslovno strategijo v tesnem sodelovanju s sindikati;
 10. poudarja potrebo po popolnem sodelovanju sindikatov pri potekajoči razpravi in prosi Komisijo, naj podpre pristen evropski socialni dialog za to industrijo, zlasti v okviru sedanje krize;
 11. poziva Komisijo, naj zagotovi uporabo razpoložljivih evropskih sredstev za delovna mesta (Kohezijski sklad, strukturni skladi, Socialni sklad ali Sklad za prilagoditev globalizaciji) v okviru uravnoveženega izvajanja vseh tako imenovanih prednostnih nalog lizbonske strategije ter omogoči, izboljša in pospeši dostop do teh skladov; meni, da bi ti skladi morali prispevati k programom zgodnjega usposabljanja in prekvalifikacije delavcev, kjer koli in kadar koli se uporablja omejitev delovnega časa;
 12. ponovno opozarja, da potrebuje avtomobilska industrija stalna vlaganja v programe raziskav in razvoja, ki dajejo najboljše rezultate na področju kakovosti, varnosti in prijaznosti do okolja za doseganje trajno konkurenčnega okvira, ter zato poziva Komisijo, naj olajša, izboljša in pospeši dostop do instrumentov pomoči EU za raziskave in razvoj ter inovacije, kot je Sedmi okvirni program za raziskave in tehnološki razvoj;
 13. poziva Komisijo, naj pripravi smernice in priporočila za ukrepe, ki bodo spodbudili usklajen pristop k prenovi voznega parka, kot so na primer projekti za razgradnjo avtomobilov in druge tržne spodbude s pozitivnimi in kratkoročnimi učinki na povpraševanje potrošnikov po novih motornih vozilih in z namenom požitvitve liziškega avtomobilskega trga; poziva Komisijo, naj v zvezi s tem spremlja že izvedene nacionalne ukrepe, da bi se izognili izkrivljanju notranjega trga;
 14. potrjuje potrebo po poglobitvi dialoga in potekajočih razprav s tretjimi državami in glavnimi trgovinskimi partnerji EU o prihodnosti avtomobilske panoge ter zato poziva Komisijo, naj skrbno spremlja razmere v državah, ki niso članice EU, namreč v Združenih državah Amerike in Aziji, da bi zagotovila enake pogoje delovanja na mednarodni ravni, pri čemer se vse strani vzdržijo protekcionističnih in diskriminatorskih ukrepov na svetovnem avtomobilskem trgu;
 15. poziva Komisijo, naj zagotovi uravnotežen in pošten dogovor med Evropsko unijo in Južno Korejo še pred sprejetjem prostotrgovinskega sporazuma;
 16. pozdravlja proces CARS 21, ki določa dolgoročno industrijsko politiko na evropski ravni; poziva Komisijo, naj neprekinjeno izvaja, nadzoruje in pregleduje ta dolgoročni strateški načrt, da bi zagotovili konkurenčnost evropske avtomobilske industrije v prihodnosti in trajnostno zaposlovanje;
 17. poziva Komisijo, naj v celoti upošteva načela o boljši pravni ureditvi in izvede podrobno oceno vpliva prihodnje zakonodaje Skupnosti na motorna vozila v skladu s priporočili CARS 21 ter avtomobilski panogi zagotovi pravno varnost in predvidljivost;
 18. naroči svojemu predsedniku, naj to resolucijo posreduje Svetu, Komisiji ter vladam in parlamentom držav članic.
-