

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Komission tiedonanto: Euroopan autoteollisuuden kriisiin reagoiminen”

KOM(2009) 104 lopullinen

(2009/C 277/20)

Yleisesittelijä: **Gustav ZÖHRER**

Euroopan komissio päätti 25. helmikuuta 2009 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 262 artiklan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta

Euroopan autoteollisuuden kriisiin reagoiminen

KOM(2009) 104 lopullinen.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean työvaliokunta päätti 23. maaliskuuta 2009 antaa asian valmistelun neuvoo-antavan valiokunnan ”teollisuuden muutokset” tehtäväksi. Esittelijä oli Gustav ZÖHRER ja apulaisesittelijä Manfred GLAHE.

Asian kiireellisyyden vuoksi Euroopan talous- ja sosiaalikomitea nimesi Gustav Zöhrerin yleisesittelijäksi ja hyväksyi 13.–14. toukokuuta 2009 pitämässään täysistunnossa (toukokuun 13. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon äänin 141 puolesta ja 2 vastaan 5:n pidättyessä äänestämästä.

1. Komission asiakirjan tausta ja sisältö

1.1 Kriisi on vaikuttanut autoteollisuuteen nopeammin ja voimakkaammin kuin useimpiin muihin teollisuudenaloihin. Siitä syystä komissio ja jäsenvaltiot ovat tehneet useita aloitteita autoteollisuuden tukemiseksi tässä vaikeassa tilanteessa. Komissio korostaa 25. helmikuuta 2009 antamassaan tiedonannossa dynaamisen ja kilpailukykyisen moottoriajoneuvoteollisuuden merkitystä. Siinä käsitellään henkilöautojen ja tavaraliikenteen ajoneuvojen kysynnän romahduksen sekä rahoituksen saamisen nykyisten vaikeuksien lisäksi myös pitkän aikavälin rakenteellisia ongelmia, joiden syyt juontavat kriisiä edeltävältä ajalta.

1.1.1 Komissio on käsitellyt jo kauan autoteollisuuden haasteita korkean tason CARS 21 -työryhmän, lokakuussa 2007 pidetyn rakenneuudistusfoorumin ja lukuisten pienen työryhmien avulla. Komitea on jo antanut keskusteluun merkittävän panoksen vuoden 2007 joulukuussa tiedonannollaan aiheesta ”Euroopan autoteollisuus: nykytilanne ja tulevaisuudennäkymät” (asiakokonaisuus CCMI/046, CESE 1065/2007 fin rev.). Lisäksi se laatii parhaillaan lausuntoa aiheesta ”Autoteollisuuden komponentit ja tuotantoketjun loppupään markkinat” (asiakokonaisuus CCMI/059).

1.2 Tiedonannon toisessa osassa komissio kuvailee toimia, joita unionitasolla ja jäsenvaltioissa on osana Euroopan talouden elvytysuunnitelmaa toteutettu ja suunniteltu yleisesti ja erityisesti autoteollisuuden hyväksi.

2. Huomiot ja päätelmät

2.1 Komitea on tyytyväinen komission tiedonantoon, jonka sisältö osoittaa, että komissio ja jäsenvaltiot ovat valmiita tukemaan autoteollisuutta tässä dramaattisessa tilanteessa. Komitea korostaa, että on tarpeen luoda johdonmukaiset ja yhtenäiset

puitteet, joilla ensinnäkin estetään protektionistisia suuntauksia ja toiseksi määrittellään yhteisiä tavoitteita.

2.2 Nykyinen kriisi edellyttää ripeää toimintaa. Tiettyjä toimia on toteutettava joutuisasti, ennen kaikkea jotta voidaan pelastaa alihankintateollisuuden pk-yritykset romahdukselta ja mahdollistaa kiireellisesti tarpeelliset investoinnit.

2.2.1 Ensisijaisesti on varmistettava rahoituksen nopea, riittävä ja kohdennettu saatavuus pankkien, EIP:n sekä jäsenvaltioiden tuen kuten takuiden ja takauksien avulla.

2.2.2 Maksukyvyttömyystapausten mahdollisuutta ei silti voi todennäköisesti sulkea pois. Sen vuoksi komitea kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita selvittämään, minkä verran maksukyvyttömyyslainsäädännöllä tuetaan yritysten toiminnan jatkumista.

2.3 Suurin kriisin heittämistä haasteista on kuitenkin työllisyyden turvaaminen: on torjuttava työttömyyttä ja säilytettävä teollisuuden taitotieto. Jäsenvaltioissa on käytössä erilaisia toimia, joilla voidaan lieventää kysynnän väliaikaisen vähenemisen vaikutuksia (esimerkiksi lyhennetty työaika). Osassa jäsenvaltioita tällaisia mahdollisuuksia ei tosin ole, mikä johtaa laajamittaisiin irtisanomisiin. Komitea kehottaa sen vuoksi vaihtamaan parhaita käytänteitä ja antamaan kohdennettua tukea työpaikkojen säilyttämiseksi. Hiljaisia aikoja tulee hyödyntää työntekijöiden täydennyskoulutukseen.

2.3.1 Komitea on tyytyväinen siihen, että työllisyyttä turvaavien toimien rahoitus pyritään mahdollistamaan ESR:n puitteissa. Se kannattaa ehdotusta sopeuttaa Euroopan globalisaationrahaaot kriisin vuoksi. Koska ehdotetut 500 miljoonaa euroa eivät ehkä riitä, komitea ehdottaa summan kasvattamista miljardiin euroon. (kts. komitean lausunto, asiakokonaisuus CCMI/063).

2.3.2 Kriisistä ja siihen liittyvästä työpaikkojen vähentämisestä eniten kärsivä ryhmä ovat määräaikaisilla sopimuksilla työskentelevät työntekijät ja vuokratyöntekijät. Komitea kehottaa ryhtymään erityistoimiin, joilla vaikutetaan näiden työntekijäryhmien tilanteeseen ja mukautetaan pikaisesti ennen kaikkea vuokratyöntekijöitä koskevia säädöksiä.

2.4 Nyt tarvitaan kysyntää lisääviä kannustimia. Tällöin on huolehdittava siitä, että kaikkien rahoitukseen tai verotukseen liittyvien aloitteiden, (esimerkiksi romutuspalkkioiden) on tuettava ja nopeutettava alan teknologista muutosta (laitteiden energiatehokkuus, päästöjen vähentäminen). Lisäksi komitea kehottaa jäsenvaltioita, komissiota, EKP:ta ja myös työmarkkinaosapuolia luomaan sellaiset makrotaloudelliset puitteet, joilla turvataan työntekijöiden tulotaso ja vahvistetaan unionin sisäistä kysyntää.

2.5 Pitkäaikaisten rakenteellisten ongelmien osalta komitea viittaa vuoden 2007 marraskuussa aiheesta "Euroopan autoteollisuus: nykytilanne ja tulevaisuudennäkymät" annettuun komitean neuvoa-antavan valiokunnan "teollisuuden muutokset" (CCMI) tiedonantoon. Tiedonannossa kuvataan selvästi, mihin haasteisiin teollisuuden on vastattava, ja todetaan, että odotettavissa on alan perinpohjainen muutos, jota nykyinen kriisi vielä nopeuttanee.

2.5.1 Ensivaiheessa kriisin ja valtion tukitoimien vuoksi pienien, ympäristöystävällisempien ja edullisten mallien markkinaosuudet kasvavat. Tällä on huomattavia vaikutuksia valmistajien ja tuottajien synnyttämään arvonlisään, ja se vaikuttaa alaan kestävästi.

2.5.2 Jos autoteollisuus haluaa selviytyä kriisistä entistä vahvempana, juuri nyt on panostettava entistä enemmän tutkimukseen ja kehitykseen, innovointiin ja työvoiman pätevyyden lisäämiseen. Tämä on sekä yritysten että jäsenvaltioiden ja unionin vastuulla. Komitea kannattaa sen vuoksi komission aloitteita.

2.5.3 Rakenteellisten ongelmien pelkistämiseksi ylikapasiteettikysymykseksi on oltava varovainen. Euroopassa on viime vuosina vähennetty huomattavasti kapasiteettia (ennen kaikkea Espanjassa, Portugalissa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa). Tässä kysymyksessä eri tuottajilla ja eri suuntausten kannattajilla on suuria näkemuseroja. Osaksi liikakapasiteetti on järjestelmälähtöistä (esimerkiksi mallin vaihtaminen, sisäinen kilpailu). Juuri nyt on kuitenkin olemassa vaara, että kriisin vuoksi tapahtuu "paljaak-sihakkuu", joka voi johtaa myöhemmin, kun kysyntä taas kasvaa, alikapasiteettiin ja sen myötä tuonnin lisääntymiseen. Komitea

kehottaa sen vuoksi käsittelemään kysymystä korkean tason CARS 21 -työryhmässä.

2.5.4 Ennen kaikkea amerikkalaiset autonvalmistajat ovat syvässä rakenteellisessä kriisissä. Komitea on tyytyväinen komission pyrkimykseen löytää tehokas poliittinen vastaus GM Euroopen ja sen alihankkijoiden kriisiin liittyviin vaikeuksiin koordinoimalla asianomaisten jäsenvaltioiden toimia. EU:n on pyrittävä määrätietoisesti vaikuttamaan siihen, että USA ja General Motors antavat yritystoiminnan eurooppalaiselle osalle (OPEL/Vauxhall/Saab) mahdollisuuden selviytyä.

2.5.5 Haasteisiin vastaamiseksi tarvitaan komitean näkemyksen mukaan paitsi yritysten myös jäsenvaltioiden ja Euroopan unionin lisäponnisteluja. Komitea kannattaa sen vuoksi komission ehdotusta panna täytäntöön CARS 21 -työryhmän toiminnan puitteissa järjestetyn kuulemisen tulokset sekä jatkotoimet. Komitean mielestä tulee jatkaa sitä prosessia, jolla tuetaan pitkän aikavälin eurooppalaista teollisuuspolitiikkaa Lissabonin strategian mukaisesti.

2.5.6 Komitea korostaa lisäksi liittännäismarkkinoiden merkitystä (tähän liittyvä lausunto on valmisteilla ja hyväksytään piakkoin). Se kehottaa perustamaan CARS 21 -työryhmän kokemusten perusteella korkean tason työryhmän käsittelemään liittännäisalan toimijoiden erityishaasteita.

2.5.7 Komission käynnistämä kumppanuus autoteollisuuden muutoksen ennakoimiseksi on tärkeä askel myös rakennemuutoksen sosiaalisten vaikutusten käsittelemiseksi. Komitea kehottaa dramaattisen tilanteen vuoksi asianomaisia työmarkkinaosapuolia ja komissiota käynnistämään aidon ja toimivan yhteiskunnallisen vuoropuhelun.

2.6 Eurooppalaisen autoteollisuuden menestyksen jatkuminen edellyttää vapaata pääsyä maailmanmarkkinoille ja rehtiä kilpailua. Komitea on sen vuoksi tyytyväinen komission aikeeseen tiivistää vuoropuhelua kauppakumppaniensa kanssa. Erityisesti tulee seurata tilanteen kehitystä USA:ssa ja Aasiassa, jotta voidaan taata yhtäläiset mahdollisuudet ja luopuminen protektionistisista ja syrjivistä toimista sekä tehokas henkisen omaisuuden suoja. Ajankohtaisena kysymyksenä komitea korostaa, että neuvoteltaessa vapaakauppasopimuksesta Etelä-Korean kanssa tulee painottaa tasapainoisten puitteiden luomista Euroopan autoteollisuudelle. Neuvottelujen tämänhetkinen tilanne ei osoita pyrkimystä poistaa eurooppalaisia tuottajia haittaavia ei-kaupallisia esteitä.

Bryssel 13. toukokuuta 2009

*Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja*
Mario SEPI