

EURÓPSKY PARLAMENT

2004



2009

Dokument na schôdzu

18.3.2009

B6-0153/2009

NÁVRH UZNESENIA

ktorý na základe vyhlásenia Komisie

v súlade s článkom 103 ods. 2 rokovacieho poriadku

predkladajú Werner Langen, Giles Chichester, Stefano Zappalà, Amalia Sartori
a Ivo Belet

v mene skupiny PPE-DE

o budúcnosti automobilového priemyslu

Uznesenie Európskeho parlamentu o budúcnosti automobilového priemyslu

Európsky parlament,

- so zreteľom na závery predsedníctva Európskej rady v Lisabone z 23. a 24. marca 2000,
 - so zreteľom na oznámenie Komisie jarnej Európskej rade 2. februára 2005 s názvom „Spoločne pracujeme na hospodárskom raste a zamestnanosti – Nový začiatok lisabonskej stratégie“ (KOM(2005) 24 v konečnom znení),
 - so zreteľom na závery pracovnej skupiny na vysokej úrovni CARS 21 z 12. decembra 2005 a na závery konferencie na vysokej úrovni pre revíziu v polovici obdobia z 29. októbra 2008,
 - so zreteľom na svoje uznesenie z 15. januára 2008 o CARS 21: Konkurenčný regulačný rámec pre automobilový priemysel (2007/2120(INI)),
 - so zreteľom na závery predsedníctva Európskej rady v Bruseli z 15. a 16. októbra 2008,
 - so zreteľom na oznámenie Komisie z 29. októbra 2008 s názvom Od finančnej krízy k ozdraveniu: európsky rámec pre činnosť (KOM(2008) 706 v konečnom znení),,
 - so zreteľom na oznámenie Komisie z 26. novembra 2008 Európskej rade s názvom Plán hospodárskej obnovy Európy (KOM(2008) 800 v konečnom znení),
 - so zreteľom na vyhlásenia Rady a Komisie zo 4. februára 2009 o vplyve finančnej krízy na automobilový priemysel,
 - so zreteľom na závery Rady pre konkurencieschopnosť z 5. a 6. marca 2009 o automobilovom priemysle,
 - so zreteľom na oznámenie Komisie z 25. februára 2009 s názvom Reakcia na krízu v európskom automobilovom priemysle (KOM(2009) 104 v konečnom znení),
 - so zreteľom na článok 103 ods. 2 rokovacieho poriadku,
- A. keďže Európa prežíva mimoriadnu a hlbokú finančnú a hospodársku krízu,
- B. keďže európsky finančný trh v súčasnosti riadne nefunguje, najmä v súvislosti s úverovými činnosťami,
- C. keďže súčasná kríza osobitne zasiahla európsky automobilový priemysel bol vzhľadom na to, že je kľúčovým odvetvím európskeho hospodárstva, ktoré prispieva k zamestnanosti, inovácii a konkurencieschopnosti celého hospodárstva,
- D. keďže v roku 2009 sa očakáva ďalší výrazný pokles dopytu po vozidlách a s tým súvisiaci

pokles výroby, čo povedie k rastu tlaku na úroveň zamestnanosti a investícií v rámci EÚ,

- E. keďže európske automobilové odvetvie je najväčším súkromným investorom do výskumu a rozvoja v Európskej únii a európski výrobcovia osobných a komerčných vozidiel musia udržiavať vysokú úroveň investícií vzhľadom na regulačné a trhové požiadavky, najmä v súvislosti so zabezpečovaním prechodu na vozový park s nízkymi emisiami,
- F. keďže európsky automobilový priemysel priamo či nepriamo zamestnáva 12 miliónov pracovníkov, čo je 6 % zamestnaného obyvateľstva Európskej únie, a milióny týchto pracovných miest sú ohrozené,
- G. keďže európsky automobilový priemysel je kľúčovou súčasťou ekonomiky EÚ vďaka multiplikačnému účinku na ostatné odvetvia priemyslu a predovšetkým na existenciu stoviek tisícov malých a stredných podnikov,
- H. keďže niektoré členské štáty začali prijímať vnútroštátne opatrenia na podporu automobilového priemyslu,
- I. keďže Komisia v súčasnosti rokuje o ďalšej liberalizácii obchodu v rámci daňového kola a dohody o voľnom obchode s Južnou Kóreou,
 - 1. uznáva, že súčasná hospodárska a finančná kríza vyvinula na automobilový priemysel silný tlak, ktorý sa prejavuje predovšetkým vo výraznom poklese dopytu po automobiloch, ako aj v ťažkostiach v prístupe k úverovému financovaniu a v štrukturálnych problémoch z obdobia pred krízou;
 - 2. s hlbokým znepokojením konštatuje, že doterajšími opatreniami prijatými na európskej úrovni sa problémy spôsobené súčasnou krízou dostatočne neriešia a požaduje skutočne európsky rámec na ďalší postup, ktorý zabezpečí konkrétne kroky na to, ako by EÚ a členské štáty mohli prijímať potrebné rozhodné opatrenia;
 - 3. s rastúcim znepokojením konštatuje, že niektoré krátkodobé opatrenia prijaté členskými štátmi na vnútroštátnej úrovni by mohli prispieť k narušeniu hospodárskej súťaže v rámci jednotného trhu a poškodiť dlhodobú konkurencieschopnosť, a preto vyzýva členské štáty, aby zabezpečili, že ďalšie opatrenia budú koherentné, účinné a koordinované;
 - 4. preto naliehavo vyzýva Radu a Komisiu, aby koordinovali činnosti na európskej úrovni s cieľom predchádzania protekcionistickým krokom a aby radšej zabezpečovali prijímanie celoeurópskych opatrení pred vnútroštátnymi;
 - 5. vyzýva Komisiu, aby zmobilizovala všetky svoje zdroje na boj s krízou a aby podľa potreby vytvorila nové nástroje, a v tejto súvislosti víta dočasný rámec posudzovania štátnej pomoci, ktorý bol vytvorený ako súčasť plánu hospodárskej obnovy Európy;
 - 6. vyzýva Radu a Komisiu, aby urýchlili, zjednodušili a zvýšili finančnú podporu automobilového priemyslu, a to najmä prostredníctvom Európskej investičnej banky a Európskej centrálnej banky a tým, že umožnia poskytovanie štátnych záruk na nízkoúrokové pôžičky; domnieva sa, že táto finančná podpora, najmä vo forme pôžičiek, by mala pomôcť pri stimulovaní dopytu po nových vozidlách, pri podpore hospodárskeho

rastu, životného prostredia a bezpečnosti cestnej premávky;

7. opätovne potvrdzuje, že politiky na úrovni EÚ a na vnútroštátnej úrovni by mali prispievať k zvládnutiu štádia reštrukturalizácie, ktorým prechádza automobilový priemysel z dôvodu vysoko konkurenčného obchodného prostredia, a preto podporuje toto odvetvie, aby príslušné úpravy realizovalo sociálne zodpovedným spôsobom v úzkej spolupráci so sociálnymi partnermi;
8. v tejto súvislosti naliehavo vyzýva Komisiu, aby uľahčila, zlepšila a urýchlila prístup k existujúcim nástrojom, akými sú Európsky fond na prispôsobenie sa globalizácii a štrukturálne fondy;
9. opakovane potvrdzuje, že automobilový priemysel potrebuje plynulé investície do výskumných a vývojových programov, ktoré ponúknu najlepšie možné riešenia z hľadiska kvality, bezpečnosti a ekologických vlastností, aby sa podarilo trvalo udržateľný konkurencieschopný rámec, a preto vyzýva Komisiu, aby v tejto súvislosti uľahčila, zlepšila a urýchlila prístup k nástrojom EÚ na podporu výskumu a vývoja a inovácie, akým je siedmy rámcový program;
10. vyzýva Komisiu, aby vypracovala usmernenia a odporúčania opatrení, ktoré koordinovaným spôsobom podporia obnovu vozového parku v prípade ľahkých a ťažkých vozidiel a vozidiel hromadnej dopravy, ako sú príspevky na šrotovné a ďalšie trhové stimuly, ktoré majú pozitívny a krátkodobý vplyv na spotrebiteľský dopyt po nových vozidlách, a vyzýva Komisiu, aby monitorovala opatrenia, ktoré sa v tejto súvislosti už realizujú na vnútroštátnych úrovniach, aby sa predchádzalo narušovaniu vnútorného trhu;
11. vyzýva Radu a Komisiu, aby sa chopili príležitosti a prehodnotili existujúci systém zdaňovania automobilov s cieľom zjednotenia daňových režimov v rámci celej Európskej únie;
12. potvrdzuje potrebu prehĺbenia dialógu a pokračujúcich diskusií s tretími krajinami a hlavnými obchodnými partnermi EÚ o budúcnosti automobilového odvetvia, preto vyzýva Komisiu, aby podrobne monitorovala vývoj v krajinách, ktoré nie sú členmi EÚ, najmä v Spojených štátoch amerických a v Ázii, aby sa v medzinárodnom rozsahu zabezpečili rovnaké podmienky, čím sa môže zabrániť protekcionizmu a diskriminačným opatreniam na svetovom automobilovom trhu;
13. vyzýva Komisiu, aby odsunula uzatvorenie dohody o voľnom obchode medzi Európskou úniou a Južnou Kóreou, kým sa medzi oboma partnermi nenájde vyvážený a spravodlivý dohovor;
14. vyzýva Komisiu, aby v plnej miere uplatňovala zásady lepšej regulácie a aby na základe toho dôkladne posúdila vplyv nových právnych predpisov EÚ o automobiloch, najmä čo sa týka vplyvu cien nových vozidiel a dostatočného času potrebného na realizáciu opatrení, a naliehavo vyzýva Komisiu, aby zaujala obozretnejší prístup k regulácii v súlade s odporúčaniami skupiny CARS 21, čím automobilovému odvetviu poskytne právnu istotu a predvídateľnosť;
15. poveruje svojho predsedu, aby toto uznesenie postúpil Rade, Komisii, vládam a národným

parlamentom členských štátov.