

EURÓPSKY PARLAMENT

2004



2009

Dokument na schôdzu

23.3.2009

B6-0152/2009 }
B6-0153/2009 }
B6-0154/2009 }
B6-0155/2009 } RC1

SPOLOČNÝ NÁVRH UZNESENIA

ktorý v súlade s článkom 103 ods. 4 rokovacieho poriadku predkladajú

- Werner Langen, Giles Chichester, Stefano Zappalà, Amalia Sartori a Ivo Belet v mene skupiny PPE-DE
- Martin Schulz a Robert Goebbels v mene skupiny PSE
- Jorgo Chatzimarkakis, Lena Ek, Patrizia Toia a Anne Laperrouze v mene skupiny ALDE
- Ewa Tomaszewska, Adam Bielan, Cristiana Muscardini, Roberta Angelilli, Mario Borghezio, Antonio Mussa a Mieczysław Edmund Janowski v mene skupiny UEN

a ktorý nahrádza návrhy týchto skupín:

- UEN (B6-0152/2009)
- PPE-DE (B6-0153/2009)
- ALDE (B6-0154/2009)
- PSE (B6-0155/2009)

o budúcnosti automobilového priemyslu

RC\777346SK.doc

PE420.438v01-00}
PE420.440v01-00}
PE423.011v01-00}
PE423.012v01-00} RC1

SK

SK

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 na účely jarného zasadnutia Európskej rady 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 skupiny na vysokej úrovni CARS 21 z 12. decembra 2005 a revíziu v polovici obdobia týkajúcu sa záverov konferencie na vysokej úrovni CARS 21 z 26. októbra 2008,
- so zreteľom na svoje uznesenie zo 15. januára 2008 o CARS 21: konkurenčnom regulačnom rámci 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 Európskej rade z 26. novembra 2008 s názvom Plán hospodárskej obnovy Európy (KOM(2008) 800 v konečnom znení),
- so zreteľom na svoje legislatívne uznesenie zo 17. decembra 2008 o návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy nových osobných automobilov ako súčasť integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel (KOM(2007) 856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD)),
- so zreteľom na svoju pozíciu prijatú v prvom čítaní 17. decembra 2008 na účely prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. .../2009, ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy nových osobných automobilov ako súčasť integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel,
- so zreteľom na vyhlásenia Rady a Komisie zo 4. februára 2009 o vplyve finančnej krízy na automobilový priemysel,
- so zreteľom na závery Rady pre hospodársku súťaž 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),
- so zreteľom na závery stretnutia európskych ministrov priemyslu s podpredsedom Komisie Günterom Verheugenom venovaného situácii v automobilovom odvetví, ktoré sa uskutočnilo 16. januára 2009 v Bruseli,
- so zreteľom na štatistiky predaja vozidiel v roku 2008, ktoré 29. januára 2009 zverejnilo

RC\777346SK.doc

PE420.438v01-00}
PE420.440v01-00}
PE423.011v01-00}
PE423.012v01-00} RC1

Združenie európskych výrobcov automobilov,

- so zreteľom na článok 103 ods. 4 rokovacieho poriadku,
- A. keďže Európa čelí mimoriadnej a hlbkej finančnej a hospodárskej kríze,
- B. keďže európsky finančný trh v súčasnosti riadne nefunguje, najmä pokiaľ ide o úverové činnosti,
- C. keďže súčasná kríza osobitne zasiahla európsky automobilový priemysel a jeho reťazce dodávateľov, ktoré sú kľúčovým odvetvím európskeho hospodárstva prispievajúcim k zamestnanosti, inovácii a konkurencieschopnosti celého hospodárstva,
- D. keďže automobilové odvetvie má v EÚ nadmerné štrukturálne kapacity a v roku 2009 sa očakáva ďalší výrazný pokles dopytu po vozidlách a s tým súvisiaci pokles výroby, čo povedie nevyhnutne k väčšiemu tlaku na úroveň zamestnanosti a investícií v rámci EÚ,
- E. keďže európske automobilové odvetvie je najväčším súkromným investorom v oblasti 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 balík právnych predpisov o energii z obnoviteľných zdrojov a o zmene klímy, ktorý bol prijatý v decembri, bude mať veľmi dôležitú úlohu pri podpore zelených investícií zameraných na úspory energie v odvetví automobilového priemyslu,
- G. keďže európsky automobilový priemysel zamestnáva priamo alebo nepriamo 12 miliónov pracovníkov, čo je 6 % zamestnaného obyvateľstva Európskej únie, a milióny týchto pracovných miest sú v súčasnosti ohrozené, pričom mnohé z nich sú pracovné miesta vyžadujúce vysokú kvalifikáciu, ktoré by sa nemali stratiť,
- H. keďže existuje významný potenciál na tvorbu pracovných miest v automobilovom priemysle prostredníctvom ekologickejších technológií,
- I. keďže európsky automobilový priemysel je pre hospodárstvo EÚ kľúčový, pretože má multiplikačný účinok na ostatné odvetvia priemyslu, a predovšetkým na existenciu státisícov malých a stredných podnikov,
- J. keďže niektoré členské štáty začali prijímať vnútroštátne opatrenia na podporu automobilového priemyslu,
- K. keďže primárnu zodpovednosť za riešenie krízy má samotné odvetvie,
- L. keďže Komisia v súčasnosti rokuje o ďalšej liberalizácii obchodu v rámci dauhaského kola a dohody o voľnom obchode s Južnou Kóreou,
- 1. uznáva, že súčasná hospodárska a finančná kríza vyvíja silný tlak na automobilový priemysel, ktorý sa prejavuje predovšetkým vo výraznom poklese dopytu po motorových vozidlách, ako aj v nadmernej výrobnnej kapacite, ťažkostiach v prístupe k úverovému

financovaniu a štrukturálnych problémoch z obdobia pred krízou;

2. zdôrazňuje, že kríza je na európskej úrovni; upozorňuje preto na dôležitosť koherentných a koordinovaných iniciatív členských štátov EÚ zameraných na európsky automobilový priemysel a žiada, aby sa vytvoril skutočný európsky rámec pre činnosť, ktorý zabezpečí konkrétne opatrenia, na základe ktorých by EÚ a členské štáty mohli prijímať potrebné rozhodujúce opatrenia;
3. s rastúcim znepokojením konštatuje, že niektoré krátkodobé opatrenia prijaté členskými štátmi na vnútroštátnych úrovniach by mohli narušiť hospodársku súťaž na jednotnom trhu a poškodiť dlhodobú konkurencieschopnosť, a preto členské štáty vyzýva, aby zabezpečili, že ďalšie opatrenia budú koherentné, účinné a koordinované;
4. v tejto súvislosti víta dočasný rámec posudzovania štátnej pomoci, ktorý bol vytvorený ako súčasť plánu hospodárskej obnovy Európy,
5. oceňuje nedávnu iniciatívu a prístup Európskej komisie pri organizovaní stretnutia ministrov 13. marca 2009, na ktorom sa zúčastnili komisári EÚ, ministri hospodárstva a zástupcovia príslušných priemyselných odvetví, čím sa koordinovaním úsilia členských štátov a spoločností zasiahnutých krízou v automobilovom priemysle zabezpečila účinná politická reakcia,
6. vyzýva Radu a Komisiu, aby urýchlili, zjednodušili a zvýšili finančnú podporu automobilového priemyslu, a to najmä prostredníctvom Európskej investičnej banky a tým, že umožnia poskytovanie štátnych záruk na nízkoúrokové pôžičky; naliehavo vyzýva Komisiu a Radu, aby požadovali zjednodušenie administratívneho postupu pri žiadostiach o pôžičky; domnieva sa, že finančná podpora, najmä vo forme pôžičiek, by mala pomôcť stimulovať dopyt po nových vozidlách v prospech hospodárskeho rastu, životného prostredia a bezpečnosti na cestách;
7. trvá na tom, aby EIB venovala dostatočnú pozornosť malým a stredným podnikom prepojeným s automobilovým priemyslom s cieľom zachovať prístup k úverom, a naliehavo vyzýva členské štáty, aby zvýšili úverovú kapacitu EIB tak, aby zodpovedala strednodobým finančným potrebám automobilového priemyslu;
8. trvá na tom, že všetky finančné či daňové opatrenia vrátane príspevkov na šrotovné musia podporovať a urýchľovať nevyhnutnú technologickú transformáciu odvetvia, najmä v oblasti energetickej účinnosti motorov a znižovania emisií v plnom súlade s nedávno prijatými právnymi predpismi;
9. opätovne potvrdzuje, že politiky na úrovni EÚ i na vnútroštátnej úrovni by mali prispievať k zvládnutiu fázy reštrukturalizácie a fázy konverzie, ktorým čelia automobilový priemysel a jeho reťazce dodávateľov z dôvodu vysoko konkurenčného obchodného prostredia, a vyzýva odvetvie, aby vytvorilo koherentnú obchodnú stratégiu a aby príslušné zmeny uskutočňovalo sociálne zodpovedným spôsobom v úzkej spolupráci s odborovými organizáciami;
10. zdôrazňuje, že odborové organizácie musia byť v plnej miere zapojené do pokračujúcich diskusií a žiada Komisiu, aby v súvislosti so súčasnou krízou podporovala skutočný

RC\777346SK.doc

PE420.438v01-00}
PE420.440v01-00}
PE423.011v01-00}
PE423.012v01-00} RC1

európsky sociálny dialóg v tomto odvetví;

11. žiada Komisiu, aby zabezpečila najlepšie využitie dostupných európskych fondov (kohézneho fondu, štrukturálnych fondov, sociálneho fondu či fondu sa prispôsobenie sa globalizácii) pri podpore pracovných miest v kontexte vyváženého plnenia všetkých lisabonských priorít (kohézneho fondu, štrukturálnych fondov, sociálneho fondu či globalizačného fondu) a aby uľahčila, zlepšila a urýchlila prístup k týmto fondom; domnieva sa, že z týchto fondov by sa mali financovať systémy včasnej odbornej prípravy a rekvalifikácie pre pracovníkov, a to všade a vždy, keď sa majú uplatňovať obmedzenia pracovného času;
12. 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 dosiahnuť 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 inovácií, akým je siedmy rámcový program;
13. vyzýva Komisiu, aby vypracovala usmernenia a odporúčania pre opatrenia, ktoré koordinovaným spôsobom podporia obnovu vozového parku, ako sú príspevky na šrotovné a ďalšie trhové stimuly, ktoré majú pozitívny a krátkodobý vplyv na spotrebiteľský dopyt po nových motorových vozidlách, ako aj pre opatrenia zamerané na znovuoživenie lízingového trhu s automobilmi; vyzýva Komisiu, aby monitorovala opatrenia, ktoré sa v tejto súvislosti už realizujú na vnútroštátnych úrovniach, aby sa predchádzalo narušovaniu vnútorného trhu;
14. 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;
15. žiada Komisiu, aby zabezpečila vyvážený a spravodlivý konsenzus medzi Európskou úniou a Južnou Kóreou pred uzatvorením dohody o voľnom obchode;
16. víta proces CARS 21, ktorým sa stanovuje dlhodobá priemyselná politika na európskej úrovni; vyzýva Komisiu, aby naďalej implementovala, monitorovala a vyhodnocovala tento dlhodobý strategický plán v záujme zabezpečenia budúcej konkurencieschopnosti a trvalo udržateľnej zamestnanosti európskeho automobilového priemyslu;
17. vyzýva Komisiu, aby v plnej miere uplatňovala zásady lepšej tvorby práva a aby na základe toho uskutočnila dôkladné posúdenie vplyvu nových právnych predpisov EÚ o motorových vozidlách, v súlade s odporúčaniami skupiny CARS 21, čím sa automobilovému odvetviu poskytne právna istota a predvídateľnosť;
18. poveruje svojho predsedu, aby toto uznesenie postúpil Rade, Komisii a vládam a parlamentom členských štátov.