

Środa, 25 marca 2009 r.

47. jest zdania, że przyjęcie decyzji zastępującej decyzję 2006/1016/WE w przewidzianym terminie zgodnie z orzeczeniem Trybunału Sprawiedliwości jest kluczowe i uznaje, że prowadzony obecnie śródkresowy przegląd działalności zewnętrznej EBI w zakresie zaciągania i udzielania pożyczek oraz umów o współpracy, który ma się zakończyć w 2010 r., powinien umożliwić prawdziwą, szeroką debatę na temat celów Unii oraz środków, jakie oddaje ona do dyspozycji EBI na realizację tych celów, w czym Parlament jako współprawodawca powinien mieć odpowiedni udział; zwraca się do Komisji o całkowite uwzględnienie zaleceń zawartych w tej rezolucji przy sporządzaniu nowego wniosku dotyczącego decyzji w sprawie upoważnienia EBI dotyczącego pożyczek zewnętrznych po dokonaniu przeglądu śródkresowego;

48. zaleca, by komitet sterujący zakończył prace na początku 2010 r. i zwraca się do przewodniczącego komitetu o złożenie zaraz potem do Parlamentu i Rady sprawozdania w sprawie przyjętych konkluzji; oczekuje na konkluzje komitetu sterującego i zwraca się do komitetu o uwzględnienie zaleceń zawartych w tej rezolucji i we wcześniejszych rezolucjach Parlamentu; wzywa komitet sterujący do regularnego informowania Parlamentu o postępie prac;

\*

\* \*

49. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie, Komisji, Europejskiemu Bankowi Inwestycyjnemu, Europejskiemu Bankowi Odbudowy i Rozwoju oraz rządowi i parlamentom państw członkowskich.

---

## Przyszłość przemysłu motoryzacyjnego

P6\_TA(2009)0186

### Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 25 marca 2009 r. w sprawie przyszłości przemysłu motoryzacyjnego

(2010/C 117 E/26)

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając konkluzje prezydencji z posiedzenia Rady Europejskiej, które odbyło się w dniach 23-24 marca 2000 r. w Lizbonie,
- uwzględniając komunikat przewodniczącego Barroso z dnia 2 lutego 2005 r. zatytułowany „Wspólne działania na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia. Nowy początek strategii lizbońskiej” (COM(2005)0024),
- uwzględniając konkluzje raportu końcowego grupy wysokiego szczebla CARS 21 z dnia 12 grudnia 2005 r. oraz konkluzje śródkresowej konferencji przeglądowej wysokiego szczebla CARS 21 z dnia 29 października 2008 r.,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 15 stycznia 2008 r. w sprawie CARS 21: ramy prawne podstawą dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego <sup>(1)</sup>,
- uwzględniając konkluzje prezydencji z posiedzenia Rady Europejskiej, które odbyło się w dniach 15-16 października 2008 r. w Brukseli,
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 29 października 2008 r. zatytułowany „Przewyciężenie kryzysu finansowego i wyjście na prostą: europejskie ramy działania” (COM(2008)0706),

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 41 E z 19.2.2009, s. 1.

Środa, 25 marca 2009 r.

- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 26 listopada 2008 r. zatytułowany „Europejski plan naprawy gospodarczej” (COM(2008)0800),
  - uwzględniając swoje stanowisko przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 17 grudnia 2008 r. w celu przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) określającego normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz obniżenia poziomów emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów dostawczych<sup>(1)</sup>,
  - uwzględniając oświadczenia Rady i Komisji z dnia 4 lutego 2009 r. w sprawie wpływu kryzysu finansowego na przemysł samochodowy,
  - uwzględniając konkluzje Rady ds. Konkurencyjności na temat przemysłu motoryzacyjnego z dni 5-6 marca 2009 r.,
  - uwzględniając komunikat Komisji z dnia 25 lutego 2009 r. zatytułowany „Reakcja na kryzys w europejskim przemyśle motoryzacyjnym” (COM(2009)0104),
  - uwzględniając konkluzje spotkania europejskich ministrów przemysłu z wiceprzewodniczącym Komisji Günterem Verheugenem dotyczące sytuacji w sektorze motoryzacyjnym, które odbyło się w dniu 16 stycznia 2009 r. w Brukseli,
  - uwzględniając dane statystyczne dotyczące sprzedaży pojazdów w 2008 r. opublikowane w dniu 29 stycznia 2009 r. przez Stowarzyszenie Europejskich Producentów Pojazdów,
  - uwzględniając art. 103 ust. 4 Regulaminu,
- A. mając na uwadze, że Europa stoi w obliczu wyjątkowego i głębokiego kryzysu finansowego i gospodarczego, a także wysokich wskaźników bezrobocia związanych z utratą tysięcy miejsc pracy we wszystkich odnośnych sektorach przemysłu,
- B. mając na uwadze, że obecnie europejski rynek finansowy nie funkcjonuje prawidłowo, zwłaszcza w zakresie działalności pożyczkowej,
- C. mając na uwadze, że europejski przemysł motoryzacyjny i łańcuch jego dostawców, które stanowią kluczowy sektor gospodarki europejskiej wnoszący wkład w zatrudnienie, innowacje i konkurencyjność całej gospodarki, zostały szczególnie dotknięte skutkami obecnego kryzysu,
- D. mając na uwadze, że w Unii Europejskiej w przemyśle motoryzacyjnym obserwuje się nadmierną zdolność strukturalną oraz mając na uwadze, że w 2009 r. spodziewany jest dalszy znaczny spadek popytu na pojazdy i wynikający stąd spadek produkcji, co w sposób nieunikniony zwiększy presję na poziom zatrudnienia i inwestycji w Unii Europejskiej,
- E. mając na uwadze, że europejski sektor motoryzacyjny jest największym prywatnym inwestorem w dziedzinie badań i rozwoju w Unii Europejskiej, a producenci europejskich samochodów osobowych i pojazdów przeznaczonych do celów gospodarczych w świetle wymogów prawnych i rynkowych muszą ponosić wysokie nakłady inwestycyjne, zwłaszcza z uwagi na konieczność przejścia na flotę pojazdów niskoemisyjnych,
- F. mając na uwadze, że pakiet legislacyjny w sprawie działań w dziedzinie energii ze źródeł odnawialnych i zmian klimatycznych, przyjęty w grudniu 2008 r., będzie odgrywał kluczową rolę w zachęcaniu do „zielonych” inwestycji mających na celu energooszczędność w przemyśle motoryzacyjnym,
- G. mając na uwadze, że europejski przemysł motoryzacyjny zatrudnia bezpośrednio i pośrednio 12 milionów pracowników, tzn. 6 % wszystkich zatrudnionych w Unii Europejskiej, i miliony tych stanowisk pracy są obecnie zagrożone, a wiele z nich to stanowiska wysoko wykwalifikowane i nie powinny zostać zlikwidowane,

<sup>(1)</sup> Teksty przyjęte, P6\_TA(2008)0614.

Środa, 25 marca 2009 r.

- H. mając na uwadze, że istnieją znaczne możliwości tworzenia miejsc pracy za pośrednictwem „zielonych” technologii w sektorze motoryzacyjnym,
- I. mając na uwadze, że europejski przemysł motoryzacyjny stanowi klucz do gospodarki UE z uwagi na efekt mnożnikowy, jaki wywiera na inne sektory i gałęzie przemysłu, a zwłaszcza na istnienie setek tysięcy małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP),
- J. mając na uwadze, że państwa członkowskie zaczęły przyjmować krajowe środki wsparcia przemysłu motoryzacyjnego,
- K. mając na uwadze, że to właśnie przemysł jest w głównej mierze odpowiedzialny za radzenie sobie z kryzysem,
- L. mając na uwadze, że Komisja prowadzi obecnie dalsze negocjacje dotyczące dalszej liberalizacji handlu w ramach rundy z Doha i porozumienia o wolnym handlu z Koreą Południową,
1. uznaje, że obecny kryzys gospodarczy i finansowy wywiera ogromną presję na przemysł motoryzacyjny, który przejawia się zwłaszcza w poważnym spadku popytu na pojazdy samochodowe, a również w nadmiarze zdolności produkcyjnych, trudnościach w dostępności kredytów oraz problemach finansowych i strukturalnych datujących się sprzed kryzysu;
  2. podkreśla, że kryzys występuje na szczeblu europejskim; zwraca w związku z tym uwagę na znaczenie spójnych i skoordynowanych między państwami członkowskimi inicjatyw na rzecz europejskiego przemysłu motoryzacyjnego i wzywa do opracowania rzeczywistych europejskich ram działania zapewniających konkretne sposoby umożliwiające podjęcie koniecznych kroków decyzyjnych zarówno na szczeblu UE, jak i państw członkowskich;
  3. z rosnącym zaniepokojeniem stwierdza, że niektóre krótkoterminowe środki przyjęte przez państwa członkowskie na szczeblu krajowym mogą przyczynić się do zakłócenia konkurencji na jednolitym rynku szkodząc długofalowej konkurencyjności, wzywa zatem państwa członkowskie do zapewnienia spójności, skuteczności i koordynacji dalszych środków;
  4. z zadowoleniem przyjmuje w tym kontekście tymczasowe ramy oceny pomocy państwa, ustanowione w ramach europejskiego planu naprawy gospodarczej;
  5. przyjmuje z zadowoleniem starania Komisji, aby w politycznie skuteczny sposób zareagować na problemy General Motors Europe i jego dostawców poprzez skoordynowanie wysiłków zainteresowanych państw członkowskich, w tym zorganizowanie w dniu 13 marca 2009 r. posiedzenia na szczeblu ministerialnym oraz poszukiwanie sprawiedliwego i uczciwego rozwiązania kwestii praw własności intelektualnej;
  6. wzywa Radę i Komisję do przyspieszenia, uproszczenia i zwiększenia wsparcia finansowego dla przemysłu motoryzacyjnego, zwłaszcza za pośrednictwem Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI) oraz poprzez zezwolenie na udzielanie gwarancji państwa na niskooprocentowane pożyczki; nalega na Radę i Komisję, aby wystąpiły o uproszczenie procedury administracyjnej dotyczącej wniosków o pożyczki; uważa, że takie wsparcie finansowe, zwłaszcza w postaci pożyczek, powinno pomóc w pobudzeniu popytu na nowe pojazdy, przynosząc korzyści pod względem wzrostu gospodarczego, środowiska i bezpieczeństwa na drogach;
  7. nalega, aby EBI zwracał wystarczającą uwagę na MŚP połączone z sektorem motoryzacyjnym w celu utrzymania dostępu do kredytów i wzywa państwa członkowskie do zwiększenia zdolności kredytowej EBI w celu zaspokojenia średnioterminowych potrzeb finansowych przemysłu motoryzacyjnego;
  8. kładzie nacisk na fakt, że wszystkie środki natury finansowej lub podatkowej, łącznie z systemami złomowania, muszą wspierać i przyspieszać niezbędne przekształcenia technologiczne sektora, zwłaszcza w dziedzinie wydajności energetycznej silników i redukcji emisji, w pełnej zgodności z niedawno przyjętymi przepisami;

Środa, 25 marca 2009 r.

9. ponownie stwierdza, że strategie polityczne zarówno na szczeblu UE, jak i na szczeblach krajowych powinny przyczynić się do radzenia sobie z fazą restrukturyzacji i rekonwersji, jaka czeka przemysł motoryzacyjny i gałęzie przemysłu jego łańcucha dostaw, z uwagi na bardzo konkurencyjne otoczenie gospodarcze, i w związku z tym wzywa przemysł do opracowania spójnej strategii biznesowej i wdrażania tego rodzaju środków dostosowawczych w sposób odpowiedzialny społecznie i w ścisłej współpracy ze związkami zawodowymi;
10. podkreśla konieczność pełnego włączenia związków zawodowych do trwających rozmów i zwraca się do Komisji o wspieranie prawdziwego europejskiego dialogu społecznego z myślą o tym sektorze przemysłu, szczególnie w kontekście obecnego kryzysu;
11. zwraca się do Komisji o zapewnienie jak najlepszego wykorzystania dostępnych funduszy europejskich na wsparcie zatrudnienia (Funduszu Spójności, Funduszy Strukturalnych, Funduszu Społecznego czy Funduszu dostosowania do Globalizacji) w kontekście zrównoważonego wdrażania wszystkich priorytetów lizbońskich, a także o ułatwianie, poprawianie i przyspieszanie dostępu do tych funduszy; uważa, że fundusze te powinny finansować systemy szkolenia i przekwalifikowywania pracowników na wczesnym etapie, a każdorazowo tam, gdzie trzeba zastosować ograniczenia czasu pracy;
12. potwierdza, że przemysł motoryzacyjny potrzebuje nieustających inwestycji w programy badawczo-rozwojowe tworzące najlepsze możliwe rozwiązania w zakresie jakości, bezpieczeństwa i oddziaływania na środowisko służące osiągnięciu zrównoważonych ram konkurencji, zachęca w związku z tym Komisję do ułatwienia, poprawienia i przyspieszenia dostępu do unijnych instrumentów wsparcia badań i rozwoju oraz innowacji, takich jak siódmy program ramowy w zakresie badań i rozwoju technologicznego;
13. wzywa Komisję do określenia wytycznych i zaleceń dotyczących środków promujących skoordynowane podejście do odnowy floty, takich jak systemy złomowania i inne zachęty rynkowe, które wywierają pozytywne i krótkoterminowe skutki na popyt na nowe samochody i skierowanych na ożywienie rynku leasingu samochodów; wzywa Komisję do monitorowania w tym kontekście już wdrożonych środków krajowych w celu uniknięcia zakłóceń na rynku wewnętrznym;
14. potwierdza konieczność pogłębienia dialogu i dyskusji toczonych z krajami trzecimi i głównymi partnerami handlowymi UE na temat przyszłości sektora motoryzacyjnego, wzywa zatem Komisję do dokładnego śledzenia sytuacji w krajach nienależących do UE, zwłaszcza w Stanach Zjednoczonych i w Azji, aby zagwarantować równe warunki w skali międzynarodowej, unikając protekcjonizmu i środków dyskryminujących na światowym rynku samochodowym;
15. wzywa Komisję do zapewnienia zrównoważonej i sprawiedliwej umowy między Unią Europejską a Koreą Południową przed zawarciem porozumienia o wolnym handlu;
16. z zadowoleniem przyjmuje proces CARS 21 ustanawiający długofalową politykę przemysłową na szczeblu europejskim; wzywa Komisję do nieustannego wdrażania, monitorowania i dokonywania przeglądu tego długoterminowego planu strategicznego z myślą o zapewnieniu przyszłej konkurencyjności europejskiego przemysłu motoryzacyjnego i trwałego w nim zatrudnienia;
17. wzywa Komisję do pełnego stosowania zasad lepszego stanowienia prawa i przeprowadzenia w związku z tym dokładnej oceny skutków przyszłych przepisów wspólnotowych dotyczących pojazdów silnikowych, zgodnie z zaleceniami CARS 21, zapewniając tym samym pewność prawną i przewidywalność w sektorze motoryzacyjnym;
18. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji, jak również parlamentom i rządów państw członkowskich.