

**Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Tárgy: Az Európai Bizottság közleménye:
Intézkedések az európai autóipar válságának kezelésére**

COM(2009) 104 végleges

(2009/C 277/20)

Előadó: **Gustav ZÖHRER**

2009. február 25-én az Európai Bizottság úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 262. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

Intézkedések az európai autóipar válságának kezelésére

COM(2009) 104 végleges.

2009. március 23-án az Elnökség megbízta az Ipari Szerkezetváltás Konzultatív Bizottságát a jelen témához kapcsolódó munka előkészítésével. (Előadó: Gustav ZÖHRER, társelőadó: Manfred GLAHE.)

A munka sürgősségére való tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság a 2009. május 13–14-én tartott plenáris ülésén (a május 13-i ülésnapon) főelőadót jelölt ki Gustav Zöhrrer személyében, továbbá 141 szavazattal 2 ellenében, 5 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Az európai bizottsági dokumentum háttere és lényegi tartalma

1.1. A válság a többi ipari ágazatnál gyorsabban elérte, és nagyobb mértékben sújtotta az autóipari ágazatot. Erre való tekintettel az Európai Bizottság és a tagállamok az utóbbi hónapokban számos kezdeményezést tettek annak érdekében, hogy az ágazatot támogassák ebben a nehéz helyzetben. 2009. február 25-i közleményében az Európai Bizottság utal egy dinamikus és versenyképes gépjárműipar jelentőségére. A személy- és haszongépjárművek keresletében bekövetkezett esésen, valamint a pénzügyi eszközökhöz való nehezebb hozzáféréseken túl az Európai Bizottság azokkal a hosszú távú strukturális problémákkal is foglalkozik, amelyek még a válságot megelőző időszakból származnak.

1.1.1. A CARS 21 magas szintű csoport, a 2007. októberi szerkezetátalakítási reform és számos kisebb munkacsoport keretében az Európai Bizottság már régebb óta foglalkozik a gépjárműipar kihívásaival. Az EGSZB 2007 decemberében elfogadott, „Az európai gépjárműipar: jelenlegi helyzet és jövőbeli kilátások” című tájékoztató jelentése (CCMI/046, vélemény a következő tárgyban: „Az európai gépjárműipar: jelenlegi helyzet és jövőbeli kilátások”, CESE 1065/2007 fin rev.) már jelentős hozzájárulást jelentett ehhez a vitához. Az EGSZB jelenleg a gépjárműágazat részegységpiacairól és kapcsolódó (downstream) piacairól szóló véleményen dolgozik (CCMI/059, vélemény a következő tárgyban: „A gépjárműágazat részegységpiacai és kapcsolódó (downstream) piacai”).

1.2. A közlemény második részében az Európai Bizottság kifejti, hogy milyen közösségi és tagállami szintű intézkedéseket hoztak, illetve terveznek az európai gazdaságélénkítési terv keretében és konkrétan a gépjárműipart illetően.

2. Következtetések és megjegyzések

2.1. Az EGSZB üdvözli az Európai Bizottság közleményét, amely arról tesz tanúbizonyságot, hogy az Európai Bizottság és a tagállamok készek a gépjárműipar támogatására a jelenlegi drámai helyzetben. Az EGSZB hangsúlyozza egy koherens és összehangolt keret szükségességét a protekcionista tendenciák megakadályozása és a közös célok meghatározása érdekében.

2.2. A jelenlegi válságban sürgős cselekvésre van szükség. Néhány intézkedés végrehajtását meg kell gyorsítani annak érdekében, hogy különösen a beszállítói ágazatban tevékenykedő kkv-kat megóvjuk az összeomlástól, és lehetővé tegyünk az égetően szükséges beruházásokat.

2.2.1. Elsősorban a pénzügyi eszközökhöz való hozzáférést kell gyorsan, megfelelő mértékben és célirányosan biztosítani a bankokon, az EBB-n vagy támogatásokon, illetve a tagállamok garanciáin és kezességvállalásain keresztül.

2.2.2. A fizetésképtelenségek előfordulását azonban valószínűleg még így sem lehet kizárni. Az EGSZB ezért sürgeti az Európai Bizottságot és tagállamokat, hogy vizsgálják meg a fizetésképtelenségi jogszabályok rendelkezéseit abban a tekintetben, hogy azok mennyire mozdítják elő a vállalkozások fennmaradását.

2.3. A válság talán legnagyobb kihívása azonban a munkahelyek megőrzése. A lényeg a munkanélküliség elkerülése és a szak tudás ágazaton belül való tartása. A tagállamoknak különböző intézkedések állnak rendelkezésükre a megrendelések időszakos visszaesésének áthidalására (pl. csökkentett munkaidő). Néhány tagállamban azonban nincsenek meg ezek a lehetőségek, ami a munkahelyek tömeges megszűnéséhez vezet. Az EGSZB ezért azt javasolja, hogy a munkavállalók továbbfoglalkoztatását a bevált gyakorlatok cseréjével és célirányos támogatásokkal ösztönözzék. Az alacsony fokú kihasználtság időszakait most a munkavállalók továbbképzésére irányuló intézkedésekre kell fordítani.

2.3.1. Az EGSZB üdvözli azokat az erőfeszítéseket, amelyeket az ESZA keretében tettek a munkahelyek megőrzésére irányuló intézkedések finanszírozásának biztosítása érdekében. Támogatja azt a javaslatot, hogy a válság fényében adaptálják az Európai Globalizációs Alkalmazkodási Alapot (EGF). Mivel az előirányzott 500 millió eurós eszközök valószínűleg nem lesznek elegendők, az EGSZB ezek 1 milliárd euróra való növelését javasolja (lásd a CCMI/063 sz. véleményt).

2.3.2. A válságtól és az ezzel kapcsolatos munkahelyi leépítéssel leginkább sújtott csoport a határozott idejű szerződés munkavállalók és a kölcsönmunkások csoportja. Az EGSZB különleges intézkedéseket sürget a fenti munkavállalói csoportok érdekében, és javasolja, hogy különösen a kölcsönmunkások esetében sürgősen módosítsanak a jogi kereten.

2.4. A keresletet előmozdító ösztönzőkre is szükség van. Itt ügyelni kell arra, hogy valamennyi pénzügyi vagy adóügyi kezdeményezés (pl. a leselejtezési programok) az ágazat technológiai átalakításának (a gépek energiahatékonysága, a kibocsátások csökkentése) támogatását és felgyorsítását szolgálja. Ezen túlmenően az EGSZB arra szólítja fel a tagállamokat, az Európai Bizottságot, az EKB-t és a szociális partnereket is, hogy olyan makrogazdasági keretfeltételeket teremtsenek, amelyek a jövedelmek megőrzésére irányulnak, és erősítik a belső keresletet.

2.5. A hosszú távú strukturális problémákkal kapcsolatban az EGSZB utal a gépjárműipar helyzetéről és kilátásairól szóló, 2007. novemberi tájékoztató jelentésre, amelyet az Ipari Szerkezetváltás Konzultatív Bizottsága készített. Ez a jelentés világosan felvázolja, hogy milyen kihívások előtt áll az ágazat, és hogy messzemenő változások várhatók a szektorban, amelyek a jelenlegi válság következtében valószínűleg még gyorsabban fognak majd lezajlani.

2.5.1. A válság és az állami támogatási intézkedések először a piaci részesedések eltolódását eredményezi a kisebb, környezetkímélőbb és kedvezőbb árú modellek felé. Ez jelentősen befolyásolja a gyártók és beszállítók által teremtett hozzáadott értéket, és hosszú távú hatást gyakorol az ágazatra.

2.5.2. Ha azt akarjuk, hogy az ágazat végül megerősödjön, akkor ki kell lépni a válságból, éppen a jelenlegi helyzetben fontos, hogy fokozzuk erőfeszítéseinket a kutatás és fejlesztés, az innováció és a munkavállalók képzése terén. Ez közös felelőssége a vállalatoknak, valamint a tagállamoknak és a közösségnek is. Az EGSZB ezért támogatja az Európai Bizottság által javasolt kezdeményezéseket.

2.5.3. Vigyázni kell, hogy a strukturális problémákat ne egyszerűsítsük le a túlkínálat kérdésére. Európában az elmúlt években jelentős kapacitásleépítésekre került sor (különösen Spanyolországban, Portugáliában és az Egyesült Királyságban). E kérdést illetően jelentős különbségeket és különböző üzletfilozófiákat figyelhetünk meg az egyes gyártók esetében. A túlkínálat részben a rendszer szerves része (pl. modellváltás, belső verseny). Éppen most nagy a veszélye annak, hogy a válság miatt drasztikusan csökkentik a kapacitásokat, ami később, a kereslet megélénkülésével, kapacitáshiányhoz és így fokozott importtevékenységhez

vezethet. Az EGSZB ezért azt javasolja, hogy ezzel a kérdéssel a CASR 21 magas szintű csoport keretében foglalkozzanak.

2.5.4. Elsősorban az amerikai gyártók vannak mély strukturális válságban. Az EGSZB üdvözlözi az Európai Bizottság arra irányuló erőfeszítéseit, hogy az érintett tagállamok tevékenységeinek összehangolása révén hatékony politikai választ adjon a GM Europe-nak és beszállítóinak válsággal kapcsolatos nehézségeire. Az EU-nak nyomtatékosan ki kell állnia amellett, hogy az Egyesült Államok és a General Motors esélyt adjon európai részlegének (OPEL/Vauxhall/Saab) a túlélésre.

2.5.5. A jövőbeli kihívások kezeléséhez az EGSZB szerint további erőfeszítések lesznek szükségesek nemcsak a vállalkozások, hanem a tagállamok és az Európai Unió egészének részéről is. Ezért az EGSZB támogatja a CARS 21 keretében folytatott konzultáció eredményeinek végrehajtására és a további teendőkre vonatkozó európai bizottsági javaslatokat. A folyamat folytatása mellett száll síkra, amely a lisszaboni stratégiával összhangban egy hosszú távú európai iparpolitikát támogat.

2.5.6. Az EGSZB utal továbbá a kapcsolódó (downstream) piacok jelentőségére (e témában vélemény készül, amely nem sokára elfogadásra kerül). Azt javasolja, hogy a CARS 21 tapasztalataira építve hozzanak létre egy olyan magas szintű csoportot, amely a kapcsolódó (downstream) ágazat szereplőire váró specifikus kihívásokkal foglalkozik.

2.5.7. Az Európai Bizottság által kezdeményezett „Európai együttműködés az autóiparban végbemenő változásokra való felkészülésért” elnevezésű partnerség fontos lépést jelent afelé, hogy a szerkezetátalakítások szociális következményeivel is foglalkozzanak. Az EGSZB a jelenlegi drámai fejleményekre való tekintettel arra szólítja fel a részt vevő szociális partnereket és az Európai Bizottságot, hogy valódi, hatékony szociális párbeszédet kezdeményezzenek.

2.6. Az európai autóipar további sikerének feltétele a világgpiacokhoz való szabad hozzáférés és a tisztességes verseny. Ezért az EGSZB örömmel veszi az Európai Bizottságnak a kereskedelmi partnerekkel folytatott párbeszéd elmélyítésére irányuló szándékát. Különösen figyelemmel kell kísérnie az Egyesült Államokban és Ázsiában zajló fejleményeket, biztosítandó a protekcionista és diszkriminatív intézkedések mellőzését és a szellemi tulajdonjog hatékony védelmét. Az aktuális helyzettel kapcsolatban az EGSZB hangsúlyozza, hogy éppen a Dél-Koreával megkötendő szabadkereskedelmi egyezmény kapcsán sürgetni kell egy kiegyensúlyozott keret létrehozását az európai autóipar számára. A tárgyalások jelenlegi állása nem tükrözi azt a célt, amely a nem tarifális kereskedelmi akadályok megszüntetését szeretné elérni az európai gyártók számára.

Kelt Brüsszelben, 2009. május 13-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Mario SEPI