



Likwidacja fabryki Opla w Antwerpii Ku europejskiej polityce przemysłowej

Kontekst:

General Motors, czołowy producent w przemyśle samochodowym, znalazł się w 2008 roku na krawędzi bankructwa. GM otrzymało dofinansowanie od rządu federalnego USA w wysokości 9 miliardów dolarów i ogłosił plany restrukturyzacji, w tym redukcję zatrudnienia o ok. 8 tys. pracowników oraz obniżenia mocy produkcyjnych o 20 proc. w związku z malejącym popytem. GM planowało sprzedać Opla konsorcjum, co mogłoby doprowadzić do uratowania przynajmniej części siły roboczej, ale porozumienie w tej sprawie zostało zerwane, kiedy GM postanowiło włączyć Opla do swojej globalnej strategii. Produkcja samochodów GM w Europie skoncentrowana jest w Niemczech, Belgii, Hiszpanii, Polsce i Wielkiej Brytanii.

Likwidacja i zwolnienia:

Pierwsze pogłoski o możliwości likwidacji fabryki w zakładzie Antwerpii zaczęły krążyć od 2001 r. Regionalny rząd Flandrii wydał prawie 18 mln euro na bezpośrednie wsparcie dla Opla, podczas gdy pracownicy wnieśli swój wkład do produkcji nowych małych aut SUV w wysokości 26 mln euro rocznie od 2007 roku, poprzez cięcia płac, premii i czasu pracy.¹ Tak więc, kiedy Opel potrzebował pomocy, rząd i pracownicy byli gotowi sięgnąć do swoich portfeli. Jednak teraz, kiedy europejski zarząd GM musi dokonać restrukturyzacji, apele rządów i pracowników pozostają bez odpowiedzi. Po roku pełnym plotek i niepewności likwidacja fabryki Opla w Antwerpii została ogłoszona 21 stycznia 2010 r. przez dyrektora generalnego, *Nicka Reilly'ego*, który tłumaczył, że decyzja ta jest „godnym ubolewania wynikiem obecnej sytuacji gospodarczej i biznesowej”. Jednakże według Europejskiej Rady Zakładowej (ERZ), likwidacja ta była „decyzją jednostronną i nieuzasadnioną ekonomicznie”. ERZ przedstawiła za to propozycję ratunkową, opartą na zasadzie solidarności europejskiej, zmierzającą do utrzymania produkcji we wszystkich zakładach w Europie. Pomimo to wydaje się, że dyrekcja Opla jest nadal zdeterminowana, by zamknąć zakład i myśli, że może zachowywać się z całkowitym lekceważeniem litery i ducha dyrektywy w sprawie Europejskiej Rady Zakładowej. Jest to atak na podstawowe zasady europejskiego modelu socjalnego.

W wyniku tej decyzji, kiedy w czerwcu-lipcu 2010 r. fabryka wstrzyma produkcję i zostanie zamknięta, pracę straci 2600 pracowników. Szacuje się, że podwykonawcy i producenci części stracą ok. 5000 miejsc pracy! Szacuje się, że w Niemczech zlikwidowanych zostanie 4000 miejsc pracy. Modele produkowane dawniej w Antwerpii będą produkowane głównie w Korei Południowej, a częściowo w Niemczech (Uwaga: Korea Południowa potrzebuje już tylko zgody Parlamentu Europejskiego na podpisanie umowy o wolnym handlu z UE). W celu zapewnienia przetrwania Opla, GM ubiega się o 2,7 mld euro w ramach pomocy państwa. W ramach planowanej restrukturyzacji GM postanowiło, że nie ma już więcej miejsca dla fabryki Opla w Antwerpii, mimo iż zakład ten przyniósł pokaźny zysk w wysokości 3,4 mln euro w roku 2009, nazywanym „*annus horribilis*” europejskiego

¹ Oświadczenie prasowe GME EWC z 21 stycznia

przemysłu samochodowego. I stało się to już po tym, jak GM Europe przekazano 30 mln euro na pokrycie strat innych fabryk.

Wizyta solidarności Grupy S&D w Antwerpii:

W dniu 26 stycznia pracownicy z niemieckich fabryk firmy, jak również delegacja eurodeputowanych Grupy S&D (Kathleen Van Brempt, Jutta Steinruck Evelyn Regner i Olle Ludvigsson) złożyli wizytę w Antwerpii i wezwali do solidarności europejskiej. Zważywszy na sukces tej delegacji, podobne wizyty mogą zostać zorganizowane w zakładach, w których ma miejsca największa restrukturyzacja.

Debata plenarna:

W poniedziałek, 8 lutego, nasza Grupa domagała się od Komisji, by podjęła się bardziej aktywnego działania i zaproponowała europejskie rozwiązanie kryzysu, oparte na solidarności, przy jednoczesnym zapewnieniu właściwego stosowania prawa UE oraz zasad dotyczących pomocy państwa. Nasi członkowie podkreślili także brak solidarności z belgijskimi pracownikami ze strony eurodeputowanych z grup PPE i ALDE (reprezentowali je głównie ich belgijscy członkowie).

Słaba reakcja Komisji Europejskiej:

Komisja Europejska oświadczyła, że fabryka w Antwerpii będzie się kwalifikować do skorzystania z Europejskiego Funduszu Dostosowania do Globalizacji, jeśli Belgia złoży wniosek w tej sprawie. Obiecała również wszczęcie dochodzenia w sprawie legalności jakiegokolwiek pomocy państwa, a także zainicjowała sprawozdanie ex-ante w sprawie restrukturyzacji fabryki Opla w Antwerpia, mimo braku jasnej podstawy prawnej. Jednak to wciąż za mało i za późno. Jeśli chodzi o fuzje i przejęcia, Komisja Europejska odgrywa pierwszoplanową rolę, sprawdzając, czy spełnione zostały konkretne kryteria. Nawet największe firmy na świecie, takie jak Microsoft, boją się uprawnień i orzeczeń Komisji. Tymczasem w kwestii restrukturyzacji możemy jedynie stwierdzić wyraźną słabość Komisji.

Przestrzeganie europejskiego prawa i zobowiązań umownych:

Zapowiedź zamknięcia fabryki w Antwerpia miała jak się wydaje miejsce przed przedstawieniem bardziej ogólnego biznes planu działań Opla, od którego powinna zależeć decyzja o jej likwidacji. W świetle artykułu 27 Karty Praw Podstawowych UE², dyrektywy w sprawie warunków informowania i przeprowadzania konsultacji z pracownikami (dyrektywa 2002/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002) oraz dyrektywy w sprawie Europejskiej Rady Zakładowej trudno uznać, że prawa europejskich pracowników GM są przestrzegane, a zobowiązania spółki zostały dotrzymane w sytuacji braku jasnego biznes planu.

Ponadto istniejące układy zbiorowe między GM Europe i działającymi tam związkami zawodowymi obejmują zobowiązania, że produkcja pojazdów SUV będzie zarezerwowana dla fabryki w Antwerpii. Mimo to w swoim oświadczeniu z 21 stycznia 2010 r. dyrekcja firmy zapowiedziała, że auta te będą produkowane w Korei Południowej. Jest to wyraźne naruszenie umownych zobowiązań GME. Zarząd GM Europe ma równocześnie nadzieję na skorzystanie z pomocy ze strony UE i państw członkowskich oraz na zaciągnięcie pożyczek w Europejskim Banku Inwestycyjnym (EBI).

Przyszła strategia

W ciągu najbliższych 20 lat wyprodukowanych zostanie blisko miliard samochodów. Pytanie brzmi: jak wiele spośród nich będzie ekologicznych i ile z nich zostanie wyprodukowanych w Europie? Zamiast walki państw członkowskich o małe części tego rynku, UE powinna dążyć do podbijania nowych rynków i

² "Pracownicy lub ich przedstawiciele muszą mieć zagwarantowane, na właściwych poziomach, prawo do informowania i konsultowania we właściwym czasie, w przypadkach i na warunkach przewidzianych w prawie wspólnotowym oraz ustawodawstwach i praktykach krajowych."

rozdzielania produkcji w zakładach w całej UE. Socjaliści i Demokraci powinni obecnie podjąć działania na rzecz przedstawienia strategii rozwoju produkcji w UE, przy jednoczesnych stopniowych zmianach w kierunku produkcji samochodów ekologicznych.

W krótkiej perspektywie, powinniśmy:

- wywierać polityczną presję na zarządzie Opla w celu **utrzymania produkcji** w fabryce w Antwerpii i śledzić z bliska proces przed belgijskim sądem w przedmiocie zobowiązań umownych Opla w sprawie dalszej produkcji samochodów SUV w Antwerpii (kwestia stosowania transgranicznych układów zbiorowych)
- dopilnować, by **Komisja zastosowała dyrektywę w sprawie Europejskiej Rady Zakładowej** i ukarała firmę w przypadku jej nieprzestrzegania
- zorganizować **konferencję Grupy S&D na temat przyszłości polityki przemysłowej w Europie** (październik 2010)
- przyjąć **Stanowisko Grupy rozwijające naszą strategię w sprawie tworzenia zielonych miejsc pracy**, łącznie ze specyficzną strategią dla produkcji samochodów osobowych i terenowych

W dłuższej perspektywie musimy wywierać presję na nową Komisję Barroso w celu:

- **stworzenia skutecznej, proaktywnej i ambitnej europejskiej polityki przemysłowej** w celu utrzymania i rozwoju wysokiej jakości działalności przemysłowej i lepszego powiązania między konkurencyjnością, przemysłami oraz umiejętnościami w ramach Strategii 2020.
- stworzenia **Sektorowej Europejskiej Rady ds. Przemysłu Samochodowego** i stworzenie europejskiej sektorowej strategii ds. przemysłu samochodowego (wzorowanej na istniejącej strategii ds. przemysłu stoczniowego LeaderSHIP), czego domaga Europejska Federacja Pracowników Przemysłu Metalowego, w celu zapewnienia zintegrowanej polityki dla tego sektora, łącznie z sektorem dostaw, nowymi kwalifikacjami itp.
- zapewnienia, że **fundusze europejskie** (10 mld euro w 2009 r.) są związane z **silnym charakterem warunkowym** w zakresie inwestycji w badania i rozwój oraz przejścia na gospodarkę niskoemisyjną oraz przestrzegania zobowiązań umownych; zapewnić, że Europejski Bank Inwestycyjny nie będzie po prostu zachęcał firm do przenoszenia się do regionów o niskich płacach, bez inwestowania w innowacje, ponieważ taka polityka zmierza do cięcia zdolności produkcyjnej w całej UE i zrzuca kosztów społecznych na podatników (Europejski Fundusz Społeczny oraz Europejski Fundusz Dostosowania do Globalizacji). Podejście to stwarza bezpośrednią presję na poziom płac i warunki pracy w istniejących zakładach produkcyjnych.
- przyjęcie **nowych ram prawnych** dotyczących roli Komisji Europejskiej w dziedzinie **restrukturyzacji transgranicznych z jasnymi przepisami i mechanizmami kontrolnymi** podobnych do tych, jakie istnieją w dziedzinie fuzji i przejęć w tym **uprawnień do oceny ex-ante**. Pozwoliłoby to Komisji na ocenę wykonalności, rzetelności i obiektywności restrukturyzacji na podstawie biznes planów, przekazywanych Komisji z wyprzedzeniem. Uprawnienie to mogłoby znaleźć oparcie w artykule 6. Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, który obejmuje promowanie wysokiego poziomu zatrudnienia, odpowiedniej ochrony socjalnej, walkę z wykluczeniem społecznym oraz wysoki poziom kształcenia, szkolenia i ochrony zdrowia ludzkiego.
- stworzenia **ram prawnych dla transgranicznych sporów zbiorowych i porozumień** zarówno na poziomie przedsiębiorstwa, jak i na poziomie sektorowym w celu wsparcia przedsiębiorstw i sektorów w radzeniu sobie z wyzwaniami, odnoszącymi się do takich kwestii, jak organizacja pracy, zatrudnienie,

warunki pracy i szkolenia. Stworzy to partnerom społecznym podstawę do zwiększenia ich możliwości działania na poziomie ponadnarodowym.

- **Wzmocnienia dyrektywy w sprawie Europejskich Rad Zakładowych** w celu wzmocnienia ich zdolności do uprzedzania zmian i unikania kryzysów społecznych.

Stephen Hughes
Wiceprzewodniczący

23 lutego 2010 r.