

Tirsdag den 10. december 2013

P7\_TA(2013)0547

**CARS 2020: Handlingsplan for en konkurrencedygtig og bæredygtig bilindustri i Europa****Europa-Parlamentets beslutning af 10. december 2013 om CARS 2020: Handlingsplan for en konkurrencedygtig og bæredygtig bilindustri i Europa (2013/2062(INI))**

(2016/C 468/09)

*Europa-Parlamentet,*

- der henviser til artikel 173 i afsnit XVII i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (tidligere artikel 157 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab), der dækker EU's industripolitik og bl.a. henviser til EU-industriens konkurrenceevne,
  - der henviser til Kommissionens meddelelse »CARS 2020: Handlingsplan for en konkurrencedygtig og bæredygtig bilindustri i Europa« (COM(2012)0636),
  - der henviser til rapportererne fra CARS 21-ekspertgruppen om konkurrenceevne og bæredygtig vækst i EU's automobilindustri (2012) <sup>(1)</sup> og om en konkurrencevenlig lovramme for automobiler i det 21. århundrede (2006) <sup>(2)</sup>,
  - der henviser til Kommissionens meddelelse »En stærkere europæisk industripolitik for vækst og økonomisk genopretning« (COM(2012)0582),
  - der henviser til konklusionerne fra Rådet (konkurrenceevne) af 10. og 11. december 2012 om EU-industriens situation og om bilindustriens særlige situation,
  - der henviser til forretningsordenens artikel 48,
  - der henviser til betænkning fra Udvalget om Industri, Forskning og Energi og udtalelserne fra Udvalget om International Handel, Udvalget om Beskæftigelse og Sociale Anliggender, Udvalget om det Indre Marked og Forbrugerbeskyttelse samt Transport- og Turismeudvalget (A7-0391/2013),
- A. der henviser til, at bilindustrien både er et stærkt led i Europas industrielle produktionsgrundlag og en grundlæggende konkurrence-, vækst- og beskæftigelsesfaktor i EU;
- B. der henviser til, at den europæiske bilindustri, på trods af den aktuelle økonomiske og finansielle krise af hidtil uset omfang, spiller en vigtig rolle for bevarelsen af visse kompetencer og produktionssektorer i Europa, og at dette nødvendiggør en samordnet indsats på EU-plan;
- C. der henviser til, at krisen rækker ud over den aktuelle økonomiske situation, og til, at det, der er brug for, er at genoverveje vores tilgang til mobilitet i det 21. århundrede helt forfra, eftersom mobilitet er en vigtig faktor for fremme af økonomisk vækst;
- D. der henviser til, at bilindustrien gennemgår en revolution på globalt niveau, idet efterspørgslen er faldende eller stagnerende i Europa, og både efterspørgslen og produktionen flytter mod vækstlandene, og der henviser til, at de anvendte energikilder ændres gradvis, men mærkbart, og til, at komponenter og funktioner digitaliseres, hvilket resulterer i et øget produktivitsniveau, der til gengæld medfører store ændringer i værdikæden;
- E. der henviser til, at den europæiske bilsektor stadig er førende i verden med hensyn til forskning og innovation og derfor skal genskabe konkurrenceevnen og den bæredygtige produktion i hele produktions- og værdikæden;
- F. der henviser til, at en af løsningerne på problemet med overskydende kapacitet ligger i at omlægge kapaciteten til andre industrielle sektorer, såsom offentlig transport og vedvarende energi samt i investeringer i bæredygtige infrastruktursystemer;

<sup>(1)</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf)

<sup>(2)</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport_en.pdf)

Tirsdag den 10. december 2013

### **Politisk ledelse**

1. støtter Kommissionens nye strategi, der går ud på at lancere en ny europæisk industripolitik, navnlig for den bæredygtige bilindustri, der befinder sig i centrum af Europas økonomi;
2. forventer, at Kommissionen samordner sine egne kompetencer mere effektivt, for at sikre, at anbefalingerne i CARS 2020 kan blive operationelle og overvåges af ekspertgruppen, for ikke at gentage fiaskoen fra den første fase af CARS 21-proceduren (december 2005), hvor konklusionerne ikke førte til de nødvendige tiltag; opfordrer med henblik herpå Kommissionen til at fastsætte en klar og hurtig tidsplan, samt, inden for rammerne af dens beføjelser, til at benytte sin initiativret, navnlig ved at fastsætte retningslinjer, for at koordinere og supplere medlemsstaternes og virksomhedernes indsats for at sikre en anstændig levestandard for EU-borgerne og konsolidere industrien i EU med fokus på økonomisk og beskæftigelsesmæssig vækst samt genopretning af markedet;
3. opfordrer Kommissionen til at udvikle tværsektorielle køreplaner, der dækker udvikling i energisektoren, transportsektoren og ikt-sektoren;
4. mener, at Kommissionens indsats inden for denne sektor svækkes af forskellige begrænsninger og utilstrækkelige mekanismer for politisk koordinering; anmoder den om at gennemføre en undersøgelse, der viser uoverensstemmelsen mellem ambitionerne og de midler, den har til rådighed, med henblik på at indlede en debat i Rådet og Parlamentet;
5. mener, at Kommissionen bør tage hensyn til hele bilsektoren, navnlig underleverandører, forhandlere og virksomheder på eftermarkedet, i alle fremtidige politiske beslutningsprocesser, der vedrører sektoren;
6. glæder sig over konklusionerne fra Rådet (konkurrenceevne) fra december 2012 om industripolitik; opfordrer indtrængende medlemsstaterne til at fastholde deres vilje til en dybdegående gennemgang af bilindustripolitikken og til at styrke et nyt samarbejde vedrørende bilsektoren på EU-niveau; minder om, at disse tilnærmelser, for så vidt angår bilindustripolitikken, kan realiseres på EU-plan eller på frivillig basis mellem flere stater;
7. opfordrer medlemsstaterne til at indføre grundigt koordinerede strukturreformer for at fremme konkurrenceevnen, f. eks. støtte til forskning og innovation, kompetenceopbygning, omskoling af personale, nedbringelse af indirekte omkostninger, øget fleksibilitet i arbejdet på grundlag af social dialog, reduktion af bureaukratiet og kortere betalingsfrister;
8. vurderer, at det for at genoprette tilliden til EU er helt afgørende, at Unionen forbedrer gennemførelsen af sin handlingsplan og den måde, som handlingsplanen formidles på over for borgerne, investorerne og virksomhederne;

### **Bilindustri og -produktion i Europa**

9. mener, at det er absolut nødvendigt at bevare og yderligere udvikle sammenhængende og dynamiske kæder af forskning, fremstilling, produktion og værdi samt innovation i EU med fokus på produktion af bæredygtige køretøjer; mener, at bilindustrien for at sikre fortsat konkurrenceevne i Europa må skabe en gunstig cirkel, der gavner innovation, beskæftigelse, konkurrenceevne, sundhed, miljø og mobilitet;
10. gør opmærksom på, at lønudgifterne i bilindustrien blot ligger på mellem 13 og 20 % af merværdien; påpeger endvidere, at konkurrenceevnen på globalt niveau kun sikres gennem innovation i hele produktionskæden og fleksibilitet i produktionen, og at der skal forhandles herom med de ansatte;
11. understreger betydningen af at opretholde og styrke produktionsgrundlaget i Europa for at sikre en anstændig levestandard for EU-borgerne og konsolidere industrien med henblik på at opnå økonomisk vækst og genopretning;

Tirsdag den 10. december 2013

12. bemærker den generelle kriseprægede tilbagegang på det europæiske bilmarked, inklusive inden for bilindustrien, men beklager, at Kommissionen ikke analyserer de grundlæggende årsager til denne tilbagegang som differentiering af betingelserne (virksomheder, segmenter og typer af markeder, produkter, brancher) og de mange strukturelle forandringer af efterspørgslen (demografiske, sociologiske, adfærdsmæssige, økonomiske og tekniske); bekræfter som følge heraf, at der må findes differentierede løsninger på nationalt, men også på europæisk niveau, sideløbende med en global europæisk indsats med henblik på at øge efterspørgslen;

13. mener, at nye adfærdsmønstre inden for mobilitet har en kraftig løftestangseffekt med hensyn til at fremme den europæiske bilindustri konkurrenceevne, f.eks. offentlige og multimodale transportnet, trafikforvaltning, intelligente byer og ordninger med delebiler og fælles ejerskab;

14. beklager, at Kommissionen ikke beskæftiger sig med overskydende produktionskapacitet, hvilket dog er et centralt problem i hele sektoren og uundgåeligt har konsekvenser på kort og mellemlang sigt (kæde, beskæftigelse, regional økonomi); anmoder således Kommissionen om hurtigt at udarbejde:

- a) en undersøgelse af omfanget af den overskydende kapacitet i Europa og af god praksis for løsninger herpå, navnlig uden for EU (USA)
- b) en handlingsplan, der angiver samtlige politiske redskaber, der er til rådighed på dette område, navnlig dem, der omfatter forskning og innovation
- c) anmoder om, at arbejdstagere og virksomheder inden for bilindustrien får stillet en mere aktiv og koordineret støtte til rådighed til omlægningen af kompetencer og job til andre vækstområder;

15. hvad angår omstruktureringer:

- a) glæder sig over Kommissionens plan om at genetablere taskeforcen til overvågning af store omstruktureringsaktiviteter og offentliggørelsen af grønbogen om effektive omstruktureringspraksisser (COM(2012)0007);
- b) opfordrer virksomhederne og medlemsstaterne til at styrke samarbejdet og foregribelsen af industrielle tilpasninger for at undgå negative eksterne indvirkninger på sammenhængen i industrikæden (beskæftigelse, produktion);
- c) opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til på koordineret vis at udvikle omstillingsplaner til støtte for de regioner, der står over for et kraftigt fald i beskæftigelsen inden for bilsektoren, og opfordrer derfor til, at alle eksisterende instrumenter på europæisk (EIB, ESF og EFRU) og nationalt plan på integreret vis tages i brug til såvel vejledning af de berørte arbejdstagere og en nyorientering mod anden beskæftigelse i beslægtede sektorer, f.eks. alternativ energi, og med henblik på optimering af den eksisterende bilteknologiske knowhow;
- d) understreger også virksomhedernes og de regionale myndigheders centrale rolle og ansvar for omstillingspolitikken, navnlig med hensyn til at forbedre arbejdstagernes uddannelse, men også for at stille de bygninger, der er blevet ledige, til rådighed for den socioøkonomiske udvikling og omstillingen i den pågældende region;

16. minder medlemsstaterne og virksomhederne om, at tilnærmelser mellem virksomheder (indkøbssammenslutninger, samarbejde, konsortier, fusioner) styrker konkurrenceevnen over for den stadig skarpere internationale konkurrence;

17. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at styrke de specifikke redskaber til at forbedre adgangen til kapitalmarkedet for SMV'er og virksomheder med mellemkapitalisering, navnlig gennem oprettelse af territoriale kvikskranker; mener, at SMV'er og virksomheder med mellemkapitalisering vil være dem, der rammes hårdest af krisen, navnlig inden for underleverance, distribution og eftersalg; minder om den fordel, at deres størrelse og reaktionsevne er tilstrækkelig til at tilpasse sig forandringerne, og at de har ligget til grund for mange teknologiske udviklinger; mener således, at diversificering af afsætningsmuligheder (gennem internationalisering og deltagelse i nye projekter) for SMV'er og virksomheder med mellemkapitalisering medfører en god udviklingsmulighed, som skal udnyttes;

Tirsdag den 10. december 2013

18. minder om betydningen af at overholde princippet om teknologisk neutralitet ved valget af standarder for at beskytte de første aktørers investeringer og dermed anspre til innovation i denne sektor;

### **Menneskelige ressourcer**

19. mener, at arbejdstagerne inden for bilsektoren har et knowhow, der er en fordel for Europa; glæder sig over oprettelsen af det europæiske råd for køretøjskvalifikationer i 2013 og stoler på, at det hurtigt vil identificere effektive politikker på dette område;

20. glæder sig over meddelelsen fra Kommissionen om udvikling af færdigheder og kompetenceudvikling, der skal udgøre en kilde til et fast konkurrencemæssigt forspring;

21. mener, at arbejdsmarkedet i øjeblikket er bagud i forhold til sektorens behov (stærk efterspørgsel efter kvalificerede arbejdstagere); mener, at det er absolut nødvendig både at justere de offentlige uddannelsesstrategier (fremme af uddannelse og erhvervsuddannelse inden for videnskab, teknologi, ingeniørfag og matematik) og virksomhedernes uddannelsesstrategier (navnlig ved udbygning af et dobbelt uddannelsessystem) med henblik på at bevare og tiltrække højt kvalificerede arbejdstagere;

22. opfordrer medlemsstaterne til at tilpasse deres lovgivning for at gøre den sociale dialog og arbejdsmarkedsrelationerne, som vedrører arbejdets organisation, mere åbne og konstruktive (f.eks. aftaler mellem brancherne, inddragelse af arbejdstagerne); opfordrer medlemsstaterne til at udvikle og følge bedste praksis;

23. anbefaler medlemsstaterne og virksomhederne at forbedre medarbejdernes videreuddannelse for at foregribe den fremtidige efterspørgsel og for at deres kompetencer i tilfælde af tab kommer andre vækstsektorer til gode;

### **Innovation og teknologi**

24. bekræfter, at teknologisk innovation er en væsentlig faktor for bilindustriens konkurrenceevne; opfordrer til en tilgang med teknologineutralitet; bekræfter atter sin vilje til at opfylde målene for Europa 2020-strategien og tilvejebringe økonomiske og bæredygtige transportmidler og nye produktionsmetoder;

25. understreger, at integrerede innovationsprojekter, der dækker hele værdikæden, har central betydning for at styrke konkurrenceevnen;

26. mener, at viden og innovation kan være en kilde til et fast konkurrencemæssigt forspring for den europæiske bilindustri, når nye løsninger indføres så hurtigt, at de ikke når at blive imiteret, og når metoder til beskyttelse af innovation og bekæmpelse af industrispionage sikrer et muligt afkast af investeringerne, uden skade for forbrugerne; forventer, at områderne med innovative fordele inden for bilprodukter på det europæiske marked er forbundet med overvejelser om miljø og sikkerhed;

27. bemærker, at der findes to effektive strategier for konkurrenceevne i den europæiske bilindustri: en strategi for omkostningslederskab samt en differentieringsstrategi; mener, at det er mindre effektivt at kombinere dem i form af en blandet strategi, da det er sværere og mere krævende at anvende en bred front af innovativ forskning;

28. bemærker, at den europæiske bilindustri har haft flere succeser i forbindelse med strategien for omkostningslederskab som følge af lavprisbestsellere henvendt til det europæiske marked (f.eks. mærker som Skoda, Dacia, Nissan);

29. hilser Kommissionens forslag velkommen hvad angår teknologiske fremskridt, men minder om, at der er betingelser forbundet med disse planer, når det handler om skabelse af merværdi, afsætningsmuligheder på markedet samt beskæftigelsesmuligheder;

Tirsdag den 10. december 2013

30. mener, at det er absolut nødvendigt at fremme forskning og udvikling inden for kulstoffattige og bæredygtige teknologier, som Europa er førende indenfor, med henblik på at mindske Europas afhængighed af importeret energi. påpeger, at disse omfatter elektriske køretøjer og hybridkøretøjer, alternative brændstoffer, mobil energilagring og indførelse af de nødvendige distributionsnetværk og infrastrukturer, men beklager, at sådanne teknologier endnu ikke er blevet bragt i omsætning; forventer, at der træffes foranstaltninger med henblik på:

— at tilpasse teknologierne bedst muligt til forventningerne på EU's og det globale marked og sikre, at de vil blive accepteret af bilisterne, og

— at tage højde for alle miljømæssige og sociale omkostninger i forbindelse med køretøjets livscyklus, fra fremstilling til ophugning;

31. mener, at den europæiske bilindustri konkurrenceevne afhænger af dens økonomiske bæredygtighed, der sikres gennem en passende udvikling af de samarbejdende industrier, der leverer billigt produktionsinput fra Europa: stål, støbegods, smedegods, møbelpolstring, dæk samt elektriske og elektroniske dele;

32. mener, at EU bør basere sin indsats på en differentieringsstrategi med fokus på visse prioriteter, der skal styrke Europas teknologiske fordel, herunder:

a) teknologisk konvergens, særlig hvad angår standarder for produktionens og distributionens tidlige faser

b) udvikling af miljøvenlige innovationer (lettere, mere effektive og mindre forurenende køretøjer, som det er nemmere at genbruge, centrale støtteteknologier, batterier og energilagring, førerstøtte, komfort, internetforbundne biler), sikkerhed (eCall) og tilgængelighed (indretninger for førere med handicap), som differentierer europæiske produkter fra andre produkter;

c) samarbejde på EU-niveau og internationalt niveau inden for områder, der endnu ikke er godt udnyttet, navnlig inden for fremdrift

d) styrkelse af Europas lederskab, når det gælder internationale standarder, hvilket sikrer, at vores tekniske udvikling fortsat er førende på verdensmarkedet i betragtning af betydningen af international harmonisering for tiltrædende nye markeder;

e) instrumenter såsom proceduren til måling af brændstofforbrug, der bliver et vigtigt element for konkurrenceevnen hos den globale bilindustri på det europæiske marked, hvilket sikrer, at europæiske producenter beskyttes mod ulige konkurrence;

f) etablering af infrastruktur til elbiler og alternative brændstoffer;

33. opfordrer medlemsstaterne og Kommissionen til at stimulere dannelsen af tværnationale klynger, konkurrenceklynger og offentlig-private partnerskaber vedrørende fremtidens mobilitet, som er en permanent kilde til innovation (prototyper);

34. minder om, at FoU kræver betydelig finansiering (videnskabelig risiko, lang investeringscyklus), og beklager i denne forbindelse, at Unionen endnu ikke har opfyldt målet om at indskyde 3 % af BNP i FoU; mener, at medlemsstaternes planlagte nedskæringer i budgetterne for programmerne COSME og Horisont 2020 især vil skade budgetposterne med tilknytning til transport;

35. bemærker, at bilsektoren er en kilde til betydelige private investeringer i forskning og innovation; påpeger dog, at EU-midler som Horisont 2020 og COSME kan bidrage til at fremme private investeringer i sektoren, så længe recessionen fortsætter med at påvirke det europæiske marked; insisterer på at fastholde en ambitiøs finansiering af klare prioriteter: initiativet »miljøvenlig bil« og udviklingen af SMV'er; påpeger, at regionale og lokale myndigheder, afhængigt af deres beføjelser, har forskellige redskaber til aktivt at støtte bilindustrien,

36. påpeger vigtigheden af, at den flerårige finansielle ramme 2014-2020 sikrer passende finansielle midler til omstrukturering af sektoren, til genopretning og modernisering af de indbefattede mikrovirksomheder samt små og mellemstore virksomheder med henblik på større produktivitet og opnåelse af en bedre udnyttelse af de nationale produktioner inden for denne produktionsgren;

Tirsdag den 10. december 2013

### **Lovgivning**

37. understreger nødvendigheden af, at princippet om »intelligent lovgivning« som en sammenhængende fremgangsmåde med hensyn til lovgivning, der har indvirkning på bilindustrien, gennemføres hurtigst muligt; minder om, at det handlede om en anmodning fra den første »CARS 21«-gruppe (2005), som efterfølgende ikke førte til noget; understreger, at intelligent lovgivning er yderst vigtig for at fremme investeringer i bilindustrien;

38. mener, at det moratorium, som Kommissionen har foreslået, om enhver ny lovgivning, der risikerer at svække den økonomiske balance inden for sektoren, bidrager til at opnå langsigtet konkurrenceevne og hjælper til at reagere hensigtsmæssigt på miljømæssige udfordringer;

39. understreger betydningen af rimelige gennemførelsesfrister for industrien til at tilpasse konstruktive forudsætninger og investeringer i industrisystemet;

40. opfordrer til om nødvendigt på ny at undersøge visse allerede fastsatte retningslinjer og beslutninger, som kan hindre en bæredygtig omlægning af bilsektoren; opfordrer Kommissionen til at iværksætte en efterfølgende vurdering af vedtaget lovgivning samt af manglende eller dårlig gennemførelse af den vedtagne lovgivning;

41. opfordrer de europæiske producenter til at fastholde og styrke de eksisterende EU-regler om retsgarantier;

42. mener, at handelsgarantierne på europæiske bilprodukter er for korte, og at de ikke svarer til deres høje pålidelighed, hvilket betyder, at de slet ikke er konkurrencedygtige i forhold til handelsgarantierne fra producenter fra tredjelande (f.eks. Japan og Sydkorea);

43. mener, at det er absolut nødvendigt at harmonisere de tekniske bestemmelser i hele EU for at bekæmpe enhver kunstig forvriddning af konkurrencen; understreger behovet for harmonisering og forbedring af testprocedurerne, som hos visse fabrikanter i øjeblikket resulterer i betydelige forskelle i forbruget; anmoder Kommissionen om at gribe ind over for problemet med vildledning af forbrugerne gennem ukorrekte oplysninger om køretøjers brændstofforbrug og miljøresultater; støtter den planlagte udvikling af en ny nøjagtig cyklus og nye procedurer for prøvekørsel, der afspejler reelle køreforhold, og opfordrer til, at de indføres omgående;

44. opfordrer europæiske virksomheder, der producerer bilprodukter, til at forbedre deres samarbejde på det indre marked ved hjælp af europæisk standardisering, godkendelse, forening og udnyttelse samt ved hjælp af en frivillig opdeling af markedssegmenter;

45. mener, at det er nødvendigt at forbedre sikkerheden på EU's veje i væsentlig grad ved at træffe foranstaltninger vedrørende køretøjer, infrastruktur og bilisternes adfærd; glæder sig over Kommissionens såkaldte »eCall«-forslag, hvor køretøjer foretager automatisk opkald til beredskabstjenesten i tilfælde af alvorlige uheld;

46. opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at styrke beskyttelsen af den intellektuelle ejendomsret på globalt niveau og at etablere en strategi til beskyttelse af forretningshemmeligheder på EU-niveau for at bekæmpe forfalskning og industrispionage; minder om, at den teknologiske udvikling er en følsom og skrøbelig sektor;

### **Finansielle midler**

47. opfordrer EU og medlemsstaterne til at harmonisere, optimere og styrke anvendelsen af de disponible finansielle midler for at stimulere investeringen i bæredygtig mobilitet ud over de offentlige tilskud gennem skatteincitament for SMV'erne (skattefordele ved forskning, tillæg/-fradrag for CO<sub>2</sub>-emissioner, skrotpræmier) og private finansielle instrumenter (venturekapitalfonde, »business angels«) og offentlige finansielle instrumenter (Den Europæiske Investeringsbank);

48. anmoder Kommissionen om en dybtgående undersøgelse af beskatningen i bilsektoren, som via sammenligning med andre lande i EU kan forenkle og strømline den nuværende beskatning af produktionen og salget af bilrelaterede ydelser samt mindske bureaukratiet;

Tirsdag den 10. december 2013

49. mener, at det er absolut nødvendigt, at de disponible midler hvad angår såvel omstruktureringer som FoU fortsat komplementerer hinanden; opfordrer derfor til, at de disponible midler til Den Europæiske Socialfond og Den Europæiske Fond for Tilpasning til Globaliseringen bevares;

50. kræver, at konkurrencepolitikken (bestemmelserne om statsstøtte) tilgodeser konkurrenceevne-, vækst- og beskæftigelsespolitikken, sådan som det er praksis hos vore udenlandske konkurrenter;

51. opfordrer til, at der tilføjes en betingelsesklause, der under afskrivningsperioden for de støttede investeringer pålægger bilindustrien at opretholde virksomheden på de anlæg, der modtager støtte, eller at tilbagebetale de beløb, som EU har tildelt, i tilfælde af udflytning;

### **Det indre marked**

52. minder om, at et stabilt indre marked er en uundværlig forudsætning for en fornyet konkurrenceevne og bæredygtighed i bilsektoren;

53. mener, at europæisk tilnærmelse er væsentligt inden for områder, hvor der de facto skabes en uafbalanceret konkurrence:

a) over for udenlandske konkurrenter: høje priser på energi og råstoffer, høj valutakurs for euro

b) og på det indre marked: social og skattemæssig konkurrence, skattefordele for virksomheder og incitamenter til køb (miljøtillæg, skrotpræmier);

c) og på EU's indre marked: betingelser med relation til genanvendelse af køretøjer og økologisk genanvendelse af brugte biler;

54. understreger, at især underleverandørerne skal styrkes, og at der her både er innovationspotentialer (car2car, car2infrastructure) og beskæftigelsesmuligheder;

55. beklager, at den aktuelle juridiske fragmentering på eftersalgsmarkedet har negative konsekvenser for bilister og for den loyale og sunde konkurrence mellem medlemsstaterne; opfordrer med henblik på at øge beskæftigelsen og bilisternes købekraft og sikre vedligeholdelse og udvikling af europæiske produktionskæder og sektoren for eftersalg til en tilnærmelse af lovgivningerne, navnlig på markedet for reservedele, og til at informere bilisterne om deres rettigheder med hensyn til reparation; beder Kommissionen støtte denne tilnærmelse med en tilbundsående og sammenlignende undersøgelse af denne juridiske fragmenterings indvirkninger på det indre marked, den europæiske fremstillingssektor og bilisternes købekraft;

56. opfordrer til koordinering på fællesskabsplan med henblik på at styrke indsatsen mod import af varemærkeforfalskede reservedele;

57. bemærker behovet for, at medlemsstaterne sikrer større gennemsigtighed og respekt for principperne om god tro i handelsforbindelserne mellem fabrikanter og forhandlere; vurderer, at indførelsen af en adfærdskodeks mellem fabrikanter og forhandlere er et sikkert middel til at opnå dette; mener, at denne kodeks som minimum bør omfatte klausuler vedrørende udlicitering af forhandleres aktiviteter, forhandlingen af flere mærker og retten til godtgørelse i tilfælde af fabrikantens uberettigede opsigelse af kontrakten, i overensstemmelse med de supplerende retningslinjer i meddelelse fra Kommissionen 2010/C 138/05;

58. opfordrer Kommissionen til i samarbejde med medlemsstaterne at træffe foranstaltninger til sikring af et højt niveau af forbrugerbeskyttelse, gennemsigtighed og sikkerhed på brugtbilmarkedet samt at arbejde hen imod en gradvis udfasning af forurenende og mindre sikre køretøjer; glæder sig over, at Kommissionen i forordningen om teknisk kontrol af motorkøretøjer anbefaler at stille krav om registrering af kilometertallet ved hver kontrol; mener, at initiativer som »Car Pass«-ordningen i Belgien kan fremmes ved hjælp af en europæisk standard; bemærker, at omregistrering i forbindelse med overdragelse af køretøjer også vil begrænse svig med kilometertal på tværs af grænserne;

**Tirsdag den 10. december 2013**

59. bekræfter Europas økonomiske interesse, der er forbundet med på ny at grundlægge store industrielle projekter, som på området for luftfart og rumfart, for at opnå den nødvendige kritiske masse til at kunne imødegå den globale konkurrence; minder om, at disse store projekter kan realiseres på EU-plan eller på frivillig basis mellem medlemsstater;
60. understreger vigtigheden af intelligente specialiseringsstrategier, hvorved der kan skabes en ramme, som betyder, at den interne europæiske konkurrence om de samme aktiviteter kan afløses af komplementerende regionale specialer, der vil gøre EU mere konkurrencedygtigt i forhold til tredjelande;
61. henleder
- a) medlemsstaternes opmærksomhed på tilgængelige alternative løsninger til at sætte gang i efterspørgslen såsom mærkning, målrettet frigivelse af arbejdstageres lønopsparring, skattefritagelse for virksomheders indkøb, genanvendelse af materialer, offentlige udbud);
- b) virksomhedernes opmærksomhed på handelsstrategierne som f.eks. forsikringer, der omfatter en rentegodtgørelse i tilfælde af arbejdsløshed, garantiforlængelse, delekkøretøjer, salg over internettet;
62. beklager, at CARS 2020-handlingsplanen hovedsageligt fokuserer på bilproducenterne i Europa og dermed ikke tager hensyn til eftermarkedet, dets aktører og deres behov; mener, at den europæiske bilpolitik skal være omfattende og være baseret på en holistisk tilgang; mener, at hovedmålet bør være at sikre lige vilkår for alle deltagere i kæden; mener således, at den europæiske politik rettet mod bilsektoren skal indeholde bestemmelser, der er tilpasset alle aktører, såvel store procenter som små og mellemstore virksomheder i forsynings- og reparationskæden;

**Markeder uden for EU og handelsforbindelser**

63. mener, at bilindustrien leverer et betydeligt positivt bidrag til EU's handelsbalance, at eksport til vækstmarkederne er en umiskendelig forudsætning for en maksimal udnyttelse af vores succes på lang sigt, og at alliancerne med udenlandske fonde og virksomheder hænger uløseligt sammen med vore virksomheders fremtid, ligesom etableringen af anlæg uden for Unionens grænser bidrager til deres vækst (bl.a. når det gælder om at producere biler til det lokale marked) og import af køretøjer til at imødekomme efterspørgslen;
64. bifalder Kommissionens meddelelse om det banebrydende arbejde med en frihandelszone med USA og Japan og lige adgang til de globale markeder, hvilket betyder en streng overholdelse af de samme regler for alle deltagere på bilmarkedet i verden; mener, at det vil øge sandsynligheden for en bæredygtig udvikling og forøgelse af trafiksikkerheden, der kan udgøre konkurrencefordele globalt set;
65. anerkender, at en ensartet international godkendelse kan gøre det muligt at kontrollere køretøjer og bilkomponenter i hele det europæiske indre marked; anerkender, at en godkendelse, der er baseret på EU's standarder for miljøkvalitet og sikkerhedsstandarder, kan spille en væsentlig rolle i udelukkelsen af ulige konkurrence;
66. anerkender, at efterspørgslen på de nye markeder vil stige — ikke alene i luksuskategorien, men også inden for de lavere markedssegmenter — og at EU-industrien vil blive mere konkurrencedygtig inden for disse segmenter;
67. bekræfter, at konkurrenceevnen hos en stor del af vore bilvirksomheder forringes på grund af den skærpede og til tider illoyale konkurrence fra virksomheder i tredjelande; understreger, at en stor del af dem har mulighed for at få succes, hvis det gøres muligt for dem at efterleve den stigende efterspørgsel på nye eksportmarkeder; insisterer på, at Kommissionen omorganiserer sin handelspolitik for at få mulighed for:
- a) at koordinere medlemsstaternes redskaber til at fremme EU's virksomheder og værne om EU's produkter, investeringer og intellektuelle rettigheder uden for EU
- b) at centralisere alle de europæiske redskaber, der er afsat til eksport, navnlig dem, der fokuserer på SMV'er («Small Business, Big World»), ikke mindst gennem etableringen af en komplet, tilgængelig og sektorspecifik digital platform

Tirsdag den 10. december 2013

c) gradvis at gøre princippet om gensidighed — som Kommissionen giver for lidt opmærksomhed i CARS 2020 — til et centralt element af vore handelsrelationer

d) at insistere på, at ikke-toldmæssige handelshindringer afvikles

e) ved at reagere hurtigere med hensyn til at indlede undersøgelser og iværksætte handelsbeskyttelsesforanstaltninger;

68. anmoder Kommissionen om at udvide sine forudgående analyser af virkningen af handelsaftaler til også at omfatte bilindustriens konkurrenceevne, foretage nye undersøgelser efter deres ikrafttræden og regelmæssigt vurdere den samlede virkning af de gældende handelsaftaler og de handelsaftaler, der er under forhandling, på grundlag af specifikke og veldefinerede kriterier, herunder måden, hvorpå interessenter inddrages;

69. opfordrer til, at Parlamentet skaffer sig midler til selv at kunne måle indvirkningen af hver enkelt frihandelsaftale;

o

o o

70. ålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet og Kommissionen samt til medlemsstaterne.

---