

Dinsdag 10 december 2013

P7_TA(2013)0547

CARS 2020: actieplan voor een concurrerende en duurzame Europese automobiellndustrie**Resolutie van het Europees Parlement van 10 december 2013 over CARS 2020: naar een sterke, concurrerende en duurzame Europese automobiellndustrie (2013/2062(INI))**

(2016/C 468/09)

Het Europees Parlement,

- gezien artikel 173 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (oud artikel 157 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschappen) betreffende het industriebeleid van de EU, waarin met name het concurrentievermogen van de Europese industriesector wordt genoemd,
 - gezien de mededeling van de Commissie getiteld „CARS 2020: actieplan voor een concurrerende en duurzame Europese automobiellndustrie” (COM(2012)0636),
 - gezien de verslagen van de Groep op hoog niveau CARS 21 „inzake het concurrentievermogen en de duurzame groei van de automobiellndustrie in de Europese Unie” (2012) ⁽¹⁾ en „Een concurrerend regelgevingskader voor de automobiellndustrie voor de 21e eeuw” (2006) ⁽²⁾,
 - gezien de mededeling van de Commissie getiteld „Een sterkere Europese industrie om bij te dragen tot groei en economisch herstel” (COM(2012)0582),
 - gezien de conclusies van de Raad Concurrentievermogen van 10 en 11 december 2012 over de situatie van de Europese industrie en over de bijzondere situatie van de automobiellndustrie,
 - gezien artikel 48 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie industrie, onderzoek en energie en de adviezen van de Commissie internationale handel, de Commissie werkgelegenheid en sociale zaken, de Commissie interne markt en consumentenbescherming en de Commissie vervoer en toerisme (A7-0391/2013),
- A. overwegende dat de automobiellndustrie zowel een sterke schakel in de industriële productieketen als een essentiële factor voor concurrentievermogen, groei en werkgelegenheid voor Europa is;
- B. overwegende dat de Europese automobiellndustrie ondanks de ongekende economische en financiële crisis een belangrijke rol te spelen heeft voor het behoud van de industriële vaardigheden en productie in Europa, hetgeen noopt tot een gecoördineerde actie binnen de EU;
- C. overwegende dat de bestaande economische situatie niet de enige oorzaak van deze crisis is en dat er behoefte is aan een volledige herziening van onze visie op de mobiliteit van de eenentwintigste eeuw, aangezien mobiliteit een cruciale factor is voor de bevordering van de economische groei;
- D. overwegende dat de automobiellndustrie de gevolgen ondervindt van een revolutie die zich over de hele wereld aan het voltrekken is, waarbij de vraag in Europa achteruitgaat of stagneert, terwijl zowel de vraag als de productie verschuiven naar de opkomende economieën, en overwegende dat de gebruikte energiebronnen geleidelijk maar merkbaar aan het veranderen zijn, en dat de onderdelen en de bediening van auto's worden gedigitaliseerd, hetgeen resulteert in toenemende productiviteit, die op haar beurt ingrijpende veranderingen teweegbrengt in de waardeketen;
- E. overwegende dat de Europese automobiellndustrie zich wereldwijd nog steeds in de voorhoede van research en innovatie bevindt en dat zij derhalve haar concurrentievermogen moet herstellen en een duurzame productie over heel het productieproces en de waardeketen moet zien te bewerkstelligen;
- F. overwegende dat een van de oplossingen voor het probleem van productieovercapaciteit bestaat in het overhevelen van capaciteit naar andere industriële sectoren, zoals het openbaar vervoer en energie uit hernieuwbare bronnen en in investeringen in duurzame infrastructuur;

⁽¹⁾ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf

⁽²⁾ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport_en.pdf

Dinsdag 10 december 2013

Beleidsstrategie

1. steunt de nieuwe strategie van de Commissie om een nieuw Europees industriebeleid op gang te brengen, dat zich met name richt op een duurzame automobiellindustrie en centraal staat in de Europese economie;
2. verlangt dat de Commissie haar eigen bevoegdheden efficiënter coördineert om de aanbevelingen van „CARS 2020” in de operationele fase te brengen en daarop toezicht te laten uitoefenen door de Groep op hoog niveau, teneinde niet opnieuw de eerste fase van het „CARS 21”-proces (december 2005) te laten mislukken doordat aan de conclusies niet de nodige maatregelen werden verbonden; verzoekt de Commissie derhalve met een duidelijk programma en een versnelde agenda te komen en overeenkomstig haar bevoegdheden haar initiatiefrecht uit te oefenen, met name door richtsnoeren op te stellen om het optreden van de lidstaten en van ondernemingen te coördineren en aan te vullen, teneinde te zorgen voor een fatsoenlijke levensstandaard voor de EU-burgers en de industrieën in de EU te consolideren, waarbij het accent moet liggen op economische en werkgelegenheids groei en marktherstel;
3. verzoekt de Commissie om horizontale stappenplannen uit te werken voor de ontwikkeling van de energiesector, de vervoers- en de ICT-sector;
4. is van mening dat de maatregelen van de Commissie in deze sector worden bemoeilijkt door diverse restricties en een gebrek aan mechanismen voor beleidscoördinatie; verzoekt de Commissie een studie te verrichten naar de incongruentie tussen hetgeen zij wil bereiken en de instrumenten waarover zij beschikt, die als basis kan dienen voor een debat in de Raad en het Parlement;
5. is van mening dat de Commissie bij alle toekomstige beleidsvormingsprocessen met betrekking tot de automobielsector rekening moet houden met de gehele sector, met name toeleveranciers, dealers en bedrijven op de aftermarket;
6. is ingenomen met de conclusies inzake het industriebeleid die door de Raad Concurrentievermogen zijn aangenomen op zijn zitting van december 2012; spoort de lidstaten ertoe aan te volharden in hun expliciete streven om het industriebeleid in de automobielsector grondig te herzien en nieuwe afspraken te maken voor een Europa-brede samenwerking in deze sector; wijst erop dat deze nauwere samenwerking op het gebied van het industriebeleid voor de automobielsector hetzij op Unieniveau, hetzij op vrijwillige basis tussen een aantal landen gestalte kan krijgen;
7. verzoekt de lidstaten goed gecoördineerde en structurele hervormingen door te voeren die zich richten op verbetering van het concurrentievermogen, zoals steun voor onderzoek en innovatie, competentieverwerving, omscholing van personeel, verlaging van de indirecte kosten, verbetering van de arbeidsflexibiliteit op basis van sociale dialoog, minder bureaucratie en verkorting van de betalingstermijnen;
8. is van mening dat het voor de Unie — om het vertrouwen in EU te herstellen — essentieel is om de uitvoering van haar actieprogramma en de manier waarop dit aan het algemene publiek, investeerders en ondernemingen wordt gecommuniceerd, te verbeteren;

Automobiellindustrie en -productie in de EU

9. acht het met het oog op de samenhang en de dynamiek van het onderzoek en de fabricage van essentieel belang dat de productie- en de waarde- en innovatieketen binnen de EU behouden blijft en verder wordt ontwikkeld, waarbij het accent moet liggen op de productie van duurzame voertuigen; om het concurrentievermogen van Europa in de toekomst veilig te stellen, moet er een opwaartse spiraal tot stand worden gebracht die zowel de innovatie, de werkgelegenheid en het concurrentievermogen als de volksgezondheid, het milieu en de mobiliteit ten goede komt;
10. wijst erop dat de arbeidskosten in de automobiellindustrie slechts 13 tot 20 % van de toegevoegde waarde vertegenwoordigen; wijst er voorts op dat het mondiale concurrentievermogen alleen kan worden gegarandeerd door middel van innovatie in de hele productieketen en door flexibiliteit in de productieprocessen, waarover derhalve met de werknemers moet worden onderhandeld;
11. benadrukt de noodzaak van het behoud en de versterking van het productieapparaat in Europa teneinde zijn burgers een fatsoenlijke levensstandaard te waarborgen en zijn bedrijfssectoren te consolideren teneinde economische groei en herstel te bewerkstelligen;

Dinsdag 10 december 2013

12. onderkent dat de Europese markt zich in een neergaande tendens en een crisissituatie bevindt, ook wat betreft de automobielsector; acht het evenwel betreuenswaardig dat de Commissie de fundamentele oorzaken van deze neergang, zoals de sterk uiteenlopende omstandigheden in de sector (bedrijven, marktsegmenten en -categorieën, producten, branches) en de talrijke structurele veranderingen aan de vraagzijde (in demografisch, sociologisch, gedrags-, economisch en technisch opzicht) niet analyseert; is daarom van mening dat, om de vraag te stimuleren, niet alleen op nationaal maar ook op Europees niveau een gedifferentieerde aanpak nodig is, naast een algemeen Europa-breed optreden;

13. is van mening dat de nieuwe patronen in de mobiliteits sfeer krachtige hefboomen zijn voor het stimuleren van het concurrentievermogen van de Europese automobielsector, zoals publieke en multimodale vervoersnetwerken, verkeersmanagement, intelligente steden, autodelen en gezamenlijke eigendomsregelingen;

14. betreurt dat de Commissie niets doet aan het overcapaciteitsprobleem, hoewel zich dit in de hele sector manifesteert en op korte en middellange termijn onvermijdelijk gevolgen zal hebben (voor de productieketen, de werkgelegenheid en de regionale economie); verzoekt de Commissie derhalve zo snel mogelijk te komen met:

- a. een studie naar de omvang van de overcapaciteit in Europa en naar de beste praktijken om hier een oplossing voor te vinden, ook buiten Europa (Verenigde Staten);
- b. een actieplan waarin alle beschikbare beleidsinstrumenten aan bod komen, met name betreffende onderzoek en innovatie;
- c. voorstellen voor een actievere en beter gecoördineerde ondersteuning van werknemers en bedrijven in de automobielsector ter heroriëntatie van de vaardigheden en banen op andere groeisectoren;

15. op het gebied van herstructurering:

- a. is ingenomen met het voornemen van de Commissie tot heroprichting van de taskforce voor het toezicht op de voornaamste herstructureringsoperaties, alsook met de publicatie van het groenboek over doeltreffende praktijken op het gebied van herstructurering (COM(2012)0007);
- b. roept ondernemingen en lidstaten ertoe op nauwer samen te werken en beter te anticiperen op industriële aanpassingen teneinde te voorkomen dat negatieve externe factoren de cohesie van het industriële productieproces (banen, productie) ondermijnen;
- c. roept de Commissie en de lidstaten ertoe op om in onderlinge coördinatie omschakelingsprogramma's te ontwikkelen ter ondersteuning van regio's die geconfronteerd worden met zware banenverliezen in de automobielsector, en dringt erop aan dat daarbij op een geïntegreerde manier gebruik wordt gemaakt van alle op Europees (EIB, ESF en EFRO) en nationaal niveau bestaande instrumenten om de getroffen werknemers te begeleiden en hen te heroriënteren op alternatieve werkgelegenheid in aanverwante sectoren zoals alternatieve energie, en dat de beschikbare knowhow inzake autotechnologie optimaal wordt benut;
- d. benadrukt tevens de centrale rol en verantwoordelijkheid van bedrijven en regionale overheden bij het omschakelingsbeleid, in het bijzonder door de opleiding van de werknemers te verbeteren, maar ook door de vrijgekomen locaties ter beschikking te stellen voor de sociaaleconomische ontwikkeling en omschakeling van de getroffen regio's;

16. maakt zowel de lidstaten als de ondernemingen erop attent dat bundeling van krachten (via inkoopcombinaties, samenwerkingsverbanden, consortia en fusies) een manier is om bestand te blijven tegen de steeds heviger wordende internationale concurrentie van buiten de EU;

17. verzoekt de Commissie en de lidstaten meer specifieke maatregelen te treffen om mkb-bedrijven en bedrijven met middelgroot kapitaal beter toegang te verschaffen tot de kapitaalmarkten, met name door het opzetten van regionale éénloketsystemen; is van mening dat mkb-bedrijven en bedrijven met een middelgroot kapitaal, en met name subcontractanten, distributeurs en bedrijven op de aftermarket, de voornaamste slachtoffers van de crisis zijn; wijst er tegelijkertijd op dat de bijzondere waarde van deze bedrijven juist gelegen is in het feit dat zij over de juiste omvang en voldoende reactievermogen beschikken om in te spelen op veranderingen, en dat zij vaak de initiators zijn van tal van technologische ontwikkelingen; is derhalve van mening dat een van de mogelijkheden tot ontwikkeling de diversificatie van de commerciële mogelijkheden van mkb-bedrijven en bedrijven met middelgroot kapitaal is (middels internationalisering en deelname aan nieuwe projecten);

Dinsdag 10 december 2013

18. herinnert eraan dat het belangrijk is om bij het bepalen van normen het technologisch neutraliteitsbeginsel te eerbiedigen, om zo de investeringen van pioniers te beschermen en innovatie in de sector te stimuleren;

Personele middelen

19. is van mening dat de knowhow die werknemers in de automobielsector hebben opgebouwd een troef is voor Europa; is verheugd over de oprichting van de Europese raad voor vaardigheden in de automobielsector in 2013, en vertrouwt erop dat deze op korte termijn met effectieve beleidsinitiatieven op dit gebied zal komen;

20. is ingenomen met de aankondiging van de Commissie over de verwerving van vaardigheden en het ontwikkelen van competenties als basis voor een duurzaam concurrentievoordeel;

21. is van mening dat de arbeidsmarkt momenteel geen gelijke tred houdt met de behoeften van de sector (grote vraag naar gekwalificeerde werknemers); acht het in dit verband van essentieel belang dat niet alleen de opleidingsstrategieën van de overheid (bevordering van wetenschap, technologie, engineering en wiskunde- en beroepsopleidingen), maar ook de opleidingsstrategieën van het bedrijfsleven (met name de uitbouw van duale opleidingssystemen) moeten worden bijgestuurd om hooggekwalificeerde werknemers aan te trekken en te behouden;

22. verzoekt de lidstaten hun wetgeving waar nodig aan te passen om de sociale dialoog en de arbeidsverhoudingen die van invloed zijn op de organisatie van het werk opener en constructiever te maken (bv. door middel van brancheovereenkomsten en inspraak van werknemers); verzoekt de lidstaten optimale praktijken te ontwikkelen en toe te passen;

23. beveelt de lidstaten en ondernemingen aan meer werk te maken van voortgezette opleidingen voor werknemers teneinde in te spelen op de vraag van morgen en de mogelijkheid te bieden om, indien er in een bepaalde sector banen verloren gaan, de vaardigheden van ontslagen werknemers ten goede te laten komen aan andere groeisectoren;

Innovatie en technologie

24. is van mening dat technologische innovatie de bepalende factor is voor het concurrentievermogen van de automobielsector; dringt aan op een technologisch neutrale strategie; bevestigt opnieuw zijn vaste voornemen om te zorgen dat de Europa 2020-doelstellingen worden verwezenlijkt en dat er zuinige en duurzame vervoermiddelen en nieuwe productiemethoden worden ontwikkeld;

25. benadrukt dat geïntegreerde innovatieprojecten die zich uitstrekken tot de gehele waardeketen van cruciaal belang zijn voor het versterken van het concurrentievermogen;

26. is van mening dat kennis en innovatie als basis kunnen dienen om de Europese automobielsector een duurzaam concurrentievoordeel te bezorgen, zolang het tempo waarmee innovatiegerichte oplossingen worden ingevoerd hoog genoeg ligt om te verhinderen dat deze snel kunnen worden geïmiteerd en zolang de middelen die worden ingezet om innovaties te beschermen en industriële spionage tegen te gaan de garantie bieden dat het rendement op de investering gewaarborgd is zonder dat de consument daarvan schade ondervindt; is van mening dat de gebieden waarop innovatievoordelen op de Europese markt kunnen worden gerealiseerd zich vooral toespitsen op milieu en veiligheid;

27. stelt zich op het standpunt dat er twee effectieve concurrentiestrategieën zijn waarop de Europese automobielsector zich moet toelagen: de kostenleiderschaps- en de differentiatie strategie; is van mening dat de gecombineerde toepassing van deze beide strategieën problematisch zou zijn en minder effectief, aangezien zij ertoe zou nopen het innovatieonderzoek over een breder front te spreiden;

28. merkt op dat de kostenleiderschapsstrategie voor de Europese automobielsector tal van successen heeft opgeleverd dankzij populaire, tegen lage kostprijzen geproduceerde modellen die het goed doen op de Europese markt (bijvoorbeeld de merken Škoda, Dacia en Nissan);

29. is ingenomen met de voorstellen van de Commissie voor technologische verbeteringen, maar wijst erop dat haar prognoses wat betreft het creëren van meerwaarde, afzetmogelijkheden op de markt en betere vooruitzichten voor de werkgelegenheid aan diverse voorwaarden onderhevig zijn;

Dinsdag 10 december 2013

30. acht het van essentieel belang om onderzoek en ontwikkeling te stimuleren, waarbij het accent moet liggen op koolstofarme en duurzame technologieën waarin Europa een voorsprong heeft, teneinde Europa's afhankelijkheid van ingevoerde energie te verminderen; wijst erop dat het daarbij onder meer gaat om elektrische en hybride voertuigen, alternatieve brandstoffen, mobiele opslag van energie en de uitrol van de noodzakelijke distributie-infrastructuur en netwerken, maar betreurt het dat deze technologieën nog niet op de markt zijn gebracht; verwacht dat de nodige voorzieningen worden getroffen om:

- de technologieën zo nauw mogelijk af te stemmen op de verwachtingen van de EU- en de wereldmarkt en ervoor te zorgen dat zij door het koperspubliek ook zullen worden geaccepteerd, en
- om rekening te houden met alle externe maatschappelijke en milieueffecten die samenhangen met de levenscyclus van het voertuig, de manier waarop het is gefabriceerd en waarop de afvalverwerking plaatsvindt;

31. is van mening dat de Europese automobiellindustrie concurrerend moet kunnen opereren, dat zij winstgevend moet zien te worden door bedrijven te helpen ontwikkelen die samen kunnen zorgen voor goedkope toevoer van materialen en onderdelen vanuit Europa, zoals: staal, giet- en smeedstukken, bekledingselementen, banden en elektrische en elektronische onderdelen;

32. is van mening dat de EU vooral moet streven naar de ontwikkeling van een differentiatie strategie die gebaseerd is op een aantal prioriteiten met als doel de technologische voorsprong van Europa te consolideren, o.a. op het gebied van:

- a. technologische convergentie, met name van de normen in de stadia die aan productie en distributie voorafgaan;
- b. de ontwikkeling van eco-innovaties (voertuigen die lichter, efficiënter, minder vervuilend en gemakkelijk te recycleren zijn, cruciale ontsluitende technologieën, batterijen en energie-opslag, rijkhulpsystemen, comfort, op netwerken aangesloten auto's), veiligheid (eCall) en toegankelijkheid (te gebruiken voor bestuurders met een handicap), waardoor Europese producten zich kunnen onderscheiden van de andere;
- c. samenwerking op EU- en mondiaal niveau op terreinen die tot nu toe nog maar weinig zijn geëxploiteerd, met name wat de technologie voor aandrijfsystemen betreft;
- d. de versterking van het Europees leiderschap op het gebied van internationale normalisatie, zodat wij onze technologische voorsprong op de wereldmarkt kunnen handhaven, onder inachtneming van het belang van internationale harmonisatie om toegang te krijgen tot nieuwe markten;
- e. de beheersing van mechanismen zoals de processen voor het meten van brandstofverbruik, die een belangrijk aspect aan het worden zijn voor de concurrentiepositie van de mondiale automobiellindustrie op de Europese markt, door ervoor te zorgen dat Europese fabrikanten tegen oneerlijke concurrentie worden beschermd;
- f. de uitrol van infrastructuur voor elektrische voertuigen en alternatieve brandstoffen;

33. roept de lidstaten en de Commissie ertoe op de vorming te stimuleren van (transnationale) clusters, concurrentiepolen en publiek/private samenwerkingsverbanden die zich richten op de mobiliteit van de toekomst en die een voortdurende stroom van innovaties (prototypes) genereren;

34. wijst erop dat er voor O&O omvangrijke financiële middelen vereist zijn (wetenschappelijk risico, lange investeringscycli), en betreurt in dit verband dat de Unie de doelstelling om 3 % van het bbp aan O&O te besteden nog niet heeft verwezenlijkt; is van mening dat de kortingen die de lidstaten in de budgetten voor de programma's Cosme en Horizon 2020 willen doorvoeren negatief zullen uitpakken, met name in de begrotingsonderdelen betreffende vervoer;

35. merkt op dat met name de autosector een bron is van omvangrijke particuliere investeringen in onderzoek en innovatie; wijst er evenwel op dat, zolang de recessie de Europese markt negatief blijft beïnvloeden, EU-subsidies uit o.a. Horizon 2020 en Cosme een stimulerend effect kunnen uitoefenen op particuliere investeringen in de sector; benadrukt dat de ambitieuze financieringsstrategie voor het initiatief ten behoeve van groene auto's en voor de ontwikkeling van het mkb — die duidelijk prioriteit moeten krijgen — moet worden voortgezet; wijst erop dat de regionale en lokale overheden, al naargelang hun bevoegdheden, diverse instrumenten tot hun beschikking hebben om de automobiellindustrie actief te ondersteunen;

36. wijst erop dat in het meerjarig financieel kader 2014-2020 voldoende financiële middelen moeten worden vrijgemaakt voor de herstructurering van de sector en voor de opwaardering en modernisering van micro-, kleine en middelgrote ondernemingen in de sector, zowel ter verhoging van de productiviteit als om de nationale productie in de sector een hart onder de riem te steken;

Dinsdag 10 december 2013

Regulering

37. benadrukt dat het beginsel van 'slimme regelgeving', in de zin van een coherente strategie voor de ontwikkeling van wetgeving die daadwerkelijk effect heeft op de automobielsector, zo spoedig mogelijk moet worden toegepast; wijst erop dat, hoewel dit een van de aanbevelingen was van de eerste „CARS 21”-groep (2005), er op dit terrein tot nu toe geen actie is ondernomen; benadrukt het vitale belang van slimme regelgeving om investeringen in de automobielsector aan te moedigen;

38. is van mening dat het voorstel van de Commissie om een moratorium in te stellen op alle nieuwe wetgeving die een negatief effect zou kunnen hebben op de economische situatie in de sector bijdraagt aan het bereiken van een solide concurrentievermogen op lange termijn en helpt om adequate oplossingen te vinden voor milieuproblemen;

39. onderstreept het belang van redelijke voorbereidingstermijnen voor de sector om zijn productiefaciliteiten te kunnen aanpassen en te kunnen investeren in zijn industrieel apparaat;

40. dringt erop aan dat reeds genomen beleidsmaatregelen en -besluiten die de duurzame omschakeling van de automobielsector in de weg kunnen staan, alsnog kunnen worden herzien; verzoekt de Commissie een evaluatie achteraf uit te voeren van reeds goedgekeurde wetgeving en van aangenomen wetgeving die niet of slecht wordt toegepast;

41. verzoekt de Europese fabrikanten om bestaande EU-regelgeving omtrent wettelijke garanties te handhaven en nog verder aan te scherpen;

42. is van mening dat de handelsgaranties op Europese automobielsectorproducten te kortlopend zijn en geen afspiegeling vormen van hun hoge betrouwbaarheid, en dat zij daardoor veel moeilijker kunnen concurreren met de handelsgaranties die worden aangeboden door producenten uit derde landen (bv. Japan of Zuid-Korea);

43. acht het noodzakelijk de technische voorschriften in heel de EU te harmoniseren om kunstmatige concurrentiedistorsies te kunnen tegengaan; onderstreept de noodzaak tot harmonisatie en verbetering van de testprocedures die momenteel voor bepaalde fabrikanten significante discrepanties in verbruik laten zien; verzoekt de Commissie te reageren op de misleidende informatie waarvan consumenten het slachtoffer zijn doordat hen niet-representatieve gegevens omtrent brandstofverbruik en milieuprestaties worden verschaft; steunt de voorgenomen ontwikkeling van een nieuwe, accurate rijtestcyclus en testprocedures die de reële rijomstandigheden weergeven, en dringt erop aan dat deze onverwijld worden ingevoerd;

44. spoort Europese ondernemingen die automobielsectorproducten vervaardigen, ertoe aan binnen de interne markt nauwer samen te werken middels Europese normalisering, certificering, harmonisatie en afvalverwerking, alsmede middels verdeling van marktsegmenten;

45. is van mening dat er behoefte aan is de verkeersveiligheid in de EU aanzienlijk te verbeteren door maatregelen te nemen met betrekking tot voertuigen, infrastructuur en verkeersgedrag; is ingenomen met het eCall-voorstel van de Commissie voor een systeem waardoor voertuigen automatisch de nooddiensten opbellen in geval van een ernstig ongeval;

46. verzoekt de Commissie en de lidstaten de bescherming van intellectuele-eigendomsrechten wereldwijd te versterken en op EU-niveau een strategie op te stellen ter bescherming van het beroepsgeheim, teneinde namaak en industriële spionage te bestrijden; vestigt er de aandacht op dat technologische ontwikkeling een gevoelig en kwetsbaar terrein is;

Financiële middelen

47. verzoekt De EU en de lidstaten het gebruik van de beschikbare financiële middelen te harmoniseren, te optimaliseren en te ondersteunen ter bevordering van investeringen in duurzame mobiliteit die verder gaan dan overheidssubsidies, en wel door middel van belastingprijkkels voor het mkb (belastingverminderingen voor onderzoek, bonus/malus-regelingen voor CO₂-uitstoot, slooppremies voor voertuigen) en financieringsinstrumenten van zowel particuliere (risicokapitaalfondsen, „business angels”) als publieke aard (Europese Investeringsbank);

48. verzoekt de Commissie een diepgaand onderzoek in te stellen naar de belastingen die in de automobielsector in de EU worden geheven teneinde, op basis van een vergelijking tussen de lidstaten, de belastingdruk op de productie en op de handel in motorvoertuigengerelateerde diensten te vereenvoudigen en te rationaliseren en bureaucratische rompslomp te verminderen;

Dinsdag 10 december 2013

49. acht het van essentieel belang de complementariteit tussen de voor herstructurering en voor O&O beschikbare middelen te handhaven; dringt er derhalve op aan de voor het Europees Sociaal Fonds en het Europees Fonds voor aanpassing aan de globalisering toegewezen middelen op het huidige niveau te handhaven;

50. acht het van vitaal belang dat het concurrentiebeleid (regelgeving inzake overheidssteun) volledig is gericht op het bewerkstelligen van meer concurrentie, groei en werkgelegenheid, in navolging van de visie die onze concurrenten buiten de EU erop nahouden;

51. dringt aan op de invoering van een conditionaliteitsregel, waarbij autobedrijven die voor een gegeven locatie investeringssubsidie ontvangen, hun bedrijvigheid ter plaatse tot aan het einde van de afschrijvingstermijn moeten handhaven, en de EU-steun moeten terugbetalen wanneer zij besluiten hun activiteiten naar elders te verplaatsen;

Interne markt

52. wijst erop dat een solide interne markt een absolute voorwaarde is om het concurrentievermogen en de duurzaamheid van de automobielsector te herstellen;

53. beschouwt nauwere Europese harmonisatie als een essentiële factor op gebieden waar de heersende omstandigheden de totstandbrenging van een gelijk speelveld in de weg staan:

- a. ten aanzien van concurrenten van buiten de EU in de vorm van hoge energie- en grondstoffenprijzen en een sterke eurokoers;
- b. op de interne markt ten aanzien van sociale en belastingconcurrentie, belastingvoordelen voor ondernemingen en prikkels voor afnemers (milieubonussen, slooppremies);
- c. op de interne markt van de EU ten aanzien van de voorwaarden voor de recycleerbaarheid van voertuigen en het ecologisch recyclen van afgedankte auto's;

54. benadrukt dat met name de positie van toeleveranciers moet worden versterkt, en dat het juist daar is dat innovatiepotentieel (Car2Car, car2infrastructure) en werkgelegenheids-kansen te vinden zijn;

55. betreurt dat momenteel met name op de aftermarket de juridische versnippering negatieve gevolgen heeft voor automobilisten en ten koste gaat van een billijke en gezonde concurrentie tussen de lidstaten; dringt met het oog op de verbetering van de werkgelegenheid en van de koopkracht van automobilisten en het behoud en de ontwikkeling van de Europese productieketens en van de aftermarketsector aan op harmonisatie van de wetgeving, met name ten behoeve van de markt voor reserveonderdelen, en op voorlichting van automobilisten over hun rechten op het gebied van reparatiegaranties; verzoekt de Commissie deze harmonisatie gepaard te laten gaan met een diepgaand vergelijkend onderzoek naar de gevolgen van deze juridische versnippering voor de interne markt, de Europese maakindustrie en de koopkracht van automobilisten;

56. dringt aan op coördinatie op EU-niveau van de maatregelen met het oog op een intensievere bestrijding van de invoer van nagemaakte reserve-onderdelen;

57. wijst erop dat de lidstaten moeten zorgen voor meer transparantie en een betere naleving van de beginselen van goede trouw in de handelsbetrekkingen tussen fabrikanten en dealers; is van mening dat de invoering van een gedragscode voor fabrikanten en distributeurs een goede manier zou zijn om dat te bewerkstelligen; is van mening dat deze code ten minste bepalingen zou moeten bevatten met betrekking tot de relocatie van distributeurs, de verkoop van meerdere merken en het recht op compensatie indien het contract zonder geldige reden door de fabrikant wordt opgezegd, overeenkomstig de aanvullende richtsnoeren die zijn vervat in Commissiemededeling 2010/C 138/05;

58. verlangt dat de Commissie in samenwerking met de lidstaten maatregelen neemt om ook op de markt voor tweedehands auto's een hoge mate van consumentenbescherming, transparantie en veiligheid te garanderen, en ernaar toewerkt dat vervuilende en minder veilige voertuigen geleidelijk uit het verkeer verdwijnen; steunt de aanbeveling van de Commissie om in de verordening betreffende de technische controle van motorvoertuigen de verplichting op te nemen dat bij iedere controle de kilometerstand wordt geregistreerd; is van mening dat de overname van initiatieven zoals de Belgische „Car Pass”-regeling kan worden gestimuleerd door middel van een Europese norm; merkt op dat de herregistratieprocedures bij overdracht van voertuigen er tevens toe moeten dienen om grensoverschrijdende kilometerstandfraude tegen te gaan;

Dinsdag 10 december 2013

59. vestigt eens te meer de aandacht op de economische voordelen voor Europa van de totstandbrenging van grootscheepse nieuwe industrieën naar het voorbeeld van wat er gebeurt in de lucht- en ruimtevaart, die nodig zijn om de kritische massa te bereiken die nodig is om de wereldwijde concurrentie het hoofd te kunnen bieden; wijst er met nadruk op dat deze projecten hetzij op Unieniveau, hetzij uit eigen beweging tussen de lidstaten kunnen worden opgezet;

60. onderstreept het belang van slimme specialisatiestrategieën waardoor een kader wordt gecreëerd dat aanzet tot vervanging van intra-Europese concurrentie op dezelfde activiteitsterreinen door complementaire regionale specialisaties die de EU concurrentiebestendiger maken ten aanzien van derde landen;

61. vestigt de aandacht:

a. van de lidstaten op alternatieve oplossingen om de vraag te stimuleren naar zaken die al beschikbaar zijn, zoals kwaliteitscertificering, het op gerichte wijze beschikbaar stellen van spaarloon, fiscale stimulansen voor bedrijfs-overnames, recycling van materialen, en overheidsaankopen;

b. van ondernemingen op diverse beschikbare afzetinstrumenten zoals verzekeringsregelingen, o.a. met terugbetaling van de lening bij baanverlies, garantieverlengingen, autodelen, en verkoop via internet;

62. betreurt dat het actieplan CARS 2020 zich hoofdzakelijk concentreert op de Europese autoproducenten en voorbijgaat aan de betekenis van de hele aftermarketsector, inclusief marktdeelnemers en behoeften; het Europese beleid voor de automobielsector moet expansiegericht zijn en berusten op een geïntegreerde visie; het moet vooral ten doel hebben alle deelnemers aan de keten gelijke concurrentievoorwaarden te waarborgen; is derhalve van mening dat het Europese beleid voor de automobielsector ook maatregelen dient te omvatten die zijn afgestemd op alle bedrijven die actief zijn in de distributie- en reparatieketen, zowel grote producenten als kleine en middelgrote ondernemingen;

Externe markten en handelsbetrekkingen

63. wijst erop dat de automobielsector een omvangrijke positieve bijdrage levert aan de handelsbalans van de EU, dat de uitvoer naar opkomende markten een absolute voorwaarde is om ons succes op de lange termijn te maximaliseren, en dat allianties met kapitaalverschaffers en bedrijven van buiten de EU van essentieel belang zijn om de toekomst van onze bedrijven te verzekeren, evenals de vestiging van fabrieken in niet-EU-landen (met name om ter plaatse auto's voor de lokale markten te produceren) als middel om groei te genereren, alsook de import van voertuigen om aan de vraag te voldoen;

64. is ingenomen met de aankondiging van de Commissie dat er een doorbraak is bewerkstelligd in de totstandbrenging van een vrijhandelszone met de VS en Japan en van gelijke toegang tot de mondiale markten, hetgeen inhoudt dat alle deelnemers aan de mondiale automobielsector zich strikt zullen houden aan dezelfde regels; is van mening dat het hierdoor waarschijnlijker wordt dat duurzame ontwikkeling en verbeteringen op het gebied van de verkeersveiligheid als basis gaan fungeren voor de verwezenlijking van concurrentievoordelen in de gehele wereld;

65. merkt op dat het uniforme internationale certificeringssysteem voor de controle van voertuigen en auto-onderdelen op de gehele Europese interne markt gebaseerd is op de milieu- en veiligheidsnormen van de EU, en een rol van betekenis kan spelen bij het uitsluiten van oneerlijke concurrentie;

66. wijst erop dat de vraag op de opkomende markten niet alleen in het luxesegment, maar ook in de lagere marktsegmenten zal toenemen en dat de Europese industrie in die segmenten beter zal kunnen concurreren;

67. merkt op dat het concurrentievermogen van veel van onze autofabrikanten achteruitgaat vanwege de toegenomen — en soms oneerlijke — concurrentie van ondernemingen buiten de EU; onderstreept dat veel van onze autofabrikanten over het potentieel beschikken om uit te groeien tot succesvolle bedrijven, voor zover zij de kans krijgen om te voldoen aan de groeiende vraag op nieuwe exportmarkten; dringt erop aan dat de Commissie haar handelsbeleid in dier voege herzien dat:

a. de lidstaten hun maatregelen ter ondersteuning van EU-bedrijven en ter bescherming van EU-producten, investeringen en intellectuele-eigendomsrechten buiten de EU coördineren;

b. alle exportinstrumenten van de EU, en met name die welke bedoeld zijn voor mkb-bedrijven („Small Business, Big World”) worden gecentraliseerd, bv. door een geïntegreerd, toegankelijk en sectoraal digitaal platform te creëren;

Dinsdag 10 december 2013

- c. het wederkerigheidsbeginsel — waaraan de Commissie in CARS 2020 te weinig aandacht besteedt — geleidelijk wordt verheven tot een centrale norm in onze handelsbetrekkingen;
 - d. wordt aangestuurd op de ontmanteling van alle non-tarifaire handelsbelemmeringen in de automobielsector,
 - e. de termijn voor het instellen van onderzoeken en de toepassing van handelsbeschermingsinstrumenten wordt verkort;
68. verzoekt de Commissie het begrip concurrentievermogen van de automobielsector mee te nemen in haar voorafgaande effectbeoordelingen van toekomstige handelsakkoorden, na de inwerkingtreding daarvan opnieuw onderzoeken in te stellen en regelmatig het cumulatief effect te beoordelen van de overeenkomsten, zowel degene die momenteel van kracht zijn als die waarover nog onderhandeld wordt, en wel aan de hand van specifieke en duidelijk omschreven criteria, o.a. ook met betrekking tot de rol die aan de belanghebbenden wordt toebedeeld;
69. neemt zich voor, zichzelf de noodzakelijke instrumenten te verschaffen om zelf de effecten van iedere vrijhandelsovereenkomst te bepalen;

o

o o

70. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad, de Commissie en de lidstaten.
-