

I

(Resolutioner, rekommendationer och yttranden)

EUROPAPARLAMENTET

ANTAGNA TEXTER

CARS 21: Ett konkurrenskraftigt motorfordonsregelverk

P6_TA(2008)0007

Europaparlamentets resolution av den 15 januari 2008 om CARS 21: Ett konkurrenskraftigt motorfordonsregelverk (2007/2120(INI))

(2009/C 41 E/01)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av meddelandet från kommissionen med titeln "Ett konkurrenskraftigt motorfordonsregelverk för tjugohundralet: Kommissionens ställningstagande till slutrapporten från högnivågruppen CARS 21 – Ett bidrag till EU:s strategi för tillväxt och sysselsättning" (KOM(2007)0022),
- med beaktande av slutsatserna från rådets möte (konkurrenskraft) den 21–22 maj 2007,
- med beaktande av slutrapporten från högnivågruppen med titeln "CARS 21 – Ett konkurrenskraftigt motorfordonsregelverk för tjugohundralet",
- med beaktande av artikel 45 i arbetsordningen,
- med beaktande av betänkandet från utskottet för industrifrågor, forskning och energi och yttrandena från utskottet för internationell handel, utskottet för ekonomi och valutafrågor, utskottet för sysselsättning och sociala frågor, utskottet för miljö, folkhälsa och livsmedelssäkerhet, utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd, utskottet för transport och turism och utskottet för rättsliga frågor (A6-0494/2007), och av följande skäl:
 - A. Kommissionen har tagit ställning till slutrapporten från högnivågruppen CARS 21, som sammanförde alla intressenter för att granska de politikområden som i första hand påverkar bilindustrin i EU och utfärda rekommendationer för ett framtida regelverk.
 - B. Bilindustrin i EU, som är en av EU:s viktigaste ekonomiska sektorer, tillverkar 19 miljoner fordon årligen och svarar för 2,3 miljoner direkta arbetstillfällen och ytterligare 10 miljoner arbetstillfällen i närliggande branscher.

Tisdag 15 januari 2008

- C. Flermärkesmarknaden för reservdelar till fordon samt marknaderna för fordonsservice och fordonsreparationer spelar en viktig roll för att möjliggöra rörlighet till överkomligt pris, förbättra valfriheten för EU:s 270 miljoner motorförare som konsumenter av service efter försäljningen, hålla fordonen på Europas vägar säkra och miljövänliga samt, genom att bereda 3,5 miljoner arbetstillfällen i små och medelstora företag, bevara en sund företagsamhet inom små och medelstora företag i Europa.
- D. Kommissionen främjar en integrerad strategi för att se till att företagen i EU förblir konkurrenskraftiga i en alltmer global omgivning. Denna strategi fastställs i sitt meddelande med titeln "Ett konkurrenskraftigt Europa i världen – Ett bidrag till EU:s tillväxt- och sysselsättningsstrategi" (KOM(2006)0567), i sitt arbetsdokument med titeln "Europa i världen: ett starkare partnerskap för bättre marknadstillträde för EU:s exportörer – Konsekvensanalys" (SEK(2007)0452) och meddelandet med titeln "EU i världen: EU:s handelspolitiska skyddsinstrument i en global ekonomi i förändring: grönbok för offentligt samråd" (KOM(2006)0763).
- E. Strategin i dessa dokument tillämpas för närvarande i förhandlingarna om flera bilaterala och regionala frihandelsavtal.
- F. Bilindustrin i Europa skiljer sig betydligt från medlemsstat till medlemsstat när det gäller strategier, strukturer och global räckvidd. Dessa skillnader måste beaktas fullt ut i utformningen av en ny och mer globalt inriktad handelsstrategi.
- G. Under 2006 exporterade bilindustrin i EU cirka 20 procent av de fordon som tillverkades. År 2004 utgjorde exporten av motorfordon och exporten av delar och utrustning för motorfordon 8,7 respektive 2,8 procent av EU:s industriexport, vilket visar att bilindustrin är särskilt känslig för exportvillkor. Samma år beräknades EU:s handelsöverskott med länder utanför EU uppgå till 60,2 miljarder euro när det gäller transportutrustning. EU är världens största producent av personbilar och den näst största producenten av lastbilar. Detta tillsammans med den inre marknadens omfattning och konsolidering, den ökade internationaliseringen av sektorn, bilmärkenas goda rykte och de europeiska tjänsternas kvalitet samt de europeiska tillverkarnas starka ställning som exportörer och deras betydande närvaro på marknader med hög tillväxtpotential utgör viktiga bevis på denna bilindustris internationella betydelse.
1. Europaparlamentet välkomnar slutrapporten från högnivågruppen CARS 21 och kommissionens meddelande, som beskriver inriktningen för den framtida bilpolitiken.
 2. Europaparlamentet hoppas att medlemsstaternas parlament (och deras regionala parlament) kommer att vilja ta till sig de resultat som CARS 21-processen leder fram till. Parlamentet anser att ett interparlamentariskt nätverk för fordonsspår under parlamentets samordning skulle medföra stora fördelar för trafiksäkerheten, miljön, innovationsförmågan och konkurrenskraften.

Att fullborda den inre marknaden för bilar

3. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaternas myndigheter att nära samarbeta med kommissionen när det gäller genomförandet av CARS 21-rekommendationerna. Det är särskilt viktigt att ny lagstiftning avseende motorfordonssektorn tillämpas på ett samordnat sätt för att undvika obalans inom den inre marknaden.
4. Europaparlamentet understryker behovet av att förbättra EU-systemet för typgodkännande som omfattar alla motorfordon.
5. Europaparlamentet stödjer ett effektivt system för typgodkännande i enlighet med vad som betonades i den ståndpunkt som antogs i andra behandlingen den 10 maj 2007 inför antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon ("ramdirektiv")⁽¹⁾.
6. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att varje år rapportera till parlamentet om hur förfarandet för typgodkännande fungerar och om övervakningen av kommittéförfarandet.

⁽¹⁾ Antagna texter P6_TA(2007)0176.

Tisdag 15 januari 2008

7. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att se till att dess förordning (EG) nr 1400/2002 av den 31 juli 2002⁽¹⁾ (förordningen om gruppundantag) beträffande försäljning av motorfordon inom EU, tillämpas inom hela EU på korrekt sätt. Parlamentet anser vidare att i samband med att denna förordning ses över bör kommissionens GD konkurrens se sig själv som en självklar del i den samordnade lagstiftningsstrategin inom denna sektor.

8. För att konkurrenskraften inom den europeiska motorfordonsindustrin ska kunna främjas anser Europaparlamentet att översynen av förordningen om gruppundantag bör ske samtidigt som översynen efter halva tiden av CARS 21, så att samarbetet mellan operatörer i branschen underlättas, missbruk av offentliga medel undviks och en internationell konkurrenspolitik främjas.

9. Europaparlamentet uppmanar kommissionen föreslå åtgärder för att skapa ett registreringsförfarande som underlättar försäljning över gränserna, framför allt av begagnade bilar. Parlamentet stöder kommissionens ståndpunkt om förfaranden för registrering av motorfordon⁽²⁾ och bekräftar att vissa nationella bestämmelser utgör ett hinder för att den inre marknaden ska fungera väl. Parlamentet konstaterar att dessa nationella bestämmelser inverkar på näringsverksamhet som exempelvis fordonsleasing och uthyrning av fordon. Medlemsstaterna uppmanas att så snart som möjligt göra nödvändiga ändringar i sin lagstiftning.

En konkurrenskraftig eftermarknad för motorfordon

10. Europaparlamentet uppmärksammar de nya bestämmelserna om reservdelar som har konsekvenser för säkerhets- och miljöområdena och konstaterar att tillämpningen av dessa bestämmelser kommer att leda till att det skapas en inre marknad för sådana delar.

11. Europaparlamentet välkomnar att bestämmelser om tillgång till information som behövs för reparationer tagits med i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon⁽³⁾ och i förordning (EG) nr 1400/2002, och uppmanar kommissionen att fortsätta arbeta för att de bestämmelser i konkurrenslagstiftningen som gäller för motorfordonsbranschen, följs överallt inom gemenskapen.

12. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att fortsätta främja en effektiv konkurrens på eftermarknaden för fordon, genom att i sin kommande motorfordonspolitik och varje rättsakt som efterträder förordning (EG) nr 1400/2002, som kommer att upphöra gälla den 31 maj 2010, ta upp konsumentens fria val och oberoende marknadsaktörens effektiva tillgång till teknisk information, utbildning, reservdelar, felsökningsapparat som lämpar sig för flera olika märken samt provningsutrustning.

13. Europaparlamentet betonar att det för konsumenterna är viktigt med information om driftstillförlitlighet och hållbarhet och att denna information grundar sig på omfattande konsumentundersökningar. Myndigheterna skulle kunna underlätta sådana undersökningar genom att tillåta att registreringsmyndigheterna tillhandahåller kontaktuppgifter om fordonsägare som är villiga att delta i sådana undersökningar.

14. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att på lämpligt sätt hantera frågan om huruvida reparationer ska få utföras av andra än märkesverkstäder ("open reparability") inom alla berörda generaldirektorat, för att garantera konsumenternas valfrihet och konkurrens på eftermarknaden. Parlamentet anser att detta också bör tillämpas i de kommande åtgärderna om främjande av ny informations- och kommunikationsteknik för fordon och intelligenta transportsystem.

15. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram förslag för att skapa en gemensam marknad för trimningsdelar, exempelvis specialdäck, specialhjul och andra trimningsdelar, samt reservdelar, eftersom de många och varierande nationella bestämmelserna hindrar den fortsatta utvecklingen i denna sektor som skulle dra fördel av att gemenskapen harmoniserar lagstiftningen och av ett adekvat immaterialrättsligt skydd.

16. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att anstränga sig ytterligare för att bekämpa importen av förfälskade reservdelar.

Att lagstifta bättre och internationalisera regelverket

17. Europaparlamentet betonar vikten av att undanröja onödig byråkrati, däribland överlappande bestämmelser som är en följd av internationella konventioner.

⁽¹⁾ EGT L 203, 1.8.2002, s. 30.

⁽²⁾ Tolkningsmeddelande från kommissionen om förfaranden för registrering av motorfordon med ursprung i en annan medlemsstat (EUT C 68, 24.3.2007, s. 15).

⁽³⁾ EUT L 171, 29.6.2007, s. 1.

Tisdag 15 januari 2008

18. Europaparlamentet understryker hur viktigt det är med en bättre lagstiftning (såsom ordentliga konsekvensbedömningar, principen om kostnadseffektivitet, lämpliga ledtider etc.) för att vi ska få ett konkurrenskraftigt regelverk för bilindustrin, såsom det fastställts i CARS 21-processen. Parlamentet erinrar om att lagstiftningsplanen är en integrerad del av slutrapporten från CARS 21 och bör respekteras.
19. Europaparlamentet inser att bättre utformade bestämmelser, som överensstämmer med befintliga sociala behov och miljöbehov, som är överskådliga och tillämpas utan undantag och som är integrerade i det internationella motorfordonsregelverket, kan bidra till högre konkurrenskraft och rättvisa konkurrensvillkor för industrin.
20. Europaparlamentet anser att strategisk standardisering är en viktig faktor för konkurrenskraft, och uppmanar därför kommissionen att arbeta för att få europeiska standarder erkända internationellt.
21. Europaparlamentet välkomnar kommissionens planer på att ersätta 38 av gemenskapens direktiv med befintliga internationella föreskrifter från UNECE (FN:s ekonomiska kommission för Europa) och dessutom möjliggöra självprovning och virtuell provning. Kommissionen uppmanas att fortsätta arbetet med att förenkla lagstiftningen. Parlamentet framhåller att dess stöd för dessa förslag förutsätter att det är helt tydligt och klart att parlamentet förbehåller sig rätten att kräva lagstiftning som är oberoende av UNECE-systemet om man anser att det krävs för att uppfylla EU:s åtaganden.
22. Europaparlamentet välkomnar kommissionens förslag att lägga fram en årlig rapport inför parlamentet om hur arbetet inom UNECE och kommittéförfarandet fortskrider.
23. Europaparlamentet välkomnar, med tanke på motorfordonssektorns teknik- och utvecklingsintensiva karaktär, kommissionens ambition att införa en mekanism för granskning och översyn. Parlamentet anser dock även att bruket av tidsfristsklausuler bör öka i lagstiftningsarbetet för att säkerställa att lagstiftningen inte bromsar eller motverkar de tekniska landvinningar som forskning och utveckling (FoU) samt marknadskrafter fortlöpande åstadkommer.
24. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att snarast påbörja förenklingen av direktiven 74/297/EEG⁽¹⁾, 76/115/EEG⁽²⁾ och 78/932/EEG⁽³⁾, samt UNECE-föreskrift nr 122.

Att anta miljöstandarder för tjugohundratalet

25. Europaparlamentet konstaterar att gemenskapslagstiftningen reglerar en årlig marknad där mellan 17 och 18 miljoner fordon säljs varje år, vilket motsvarar marknaden för personbilar i Förenta staterna. Parlamentet förväntar sig att en ambitiös utsläppsminskningsspolitik kommer att få en positiv inverkan runtom i världen genom att minska utsläppen från transporterna.
26. Europaparlamentet understryker att individens rörlighet och fordonssektorn bör ses i ett bredare sammanhang av hållbar rörlighet och anser att rörlighet och miljöskydd inte nödvändigtvis utesluter varandra, utan att framtidens fordonsteknik måste bidra till att göra det möjligt att förena det två. Parlamentet anser nämligen att den utmaning som klimatförändringen innebär erbjuder möjligheter till tekniska framsteg och innovation.
27. Europaparlamentet är medvetet om vilken betydelse fordon har för möjligheten att förflytta sig för äldre, framför allt på landsbygden, och funktionshinder.
28. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att skapa förutsättningar som garanterar hållbara vägtransporter och som främjar flexibilitet inom produktionssystemen och som höjer arbetskraftens kompetensnivå i EU.
29. Europaparlamentet anser att standarder för förorenande utsläpp har varit en stor framgång och redan lett till mycket miljövänliga personbilar, och betonar vikten av att nå samma framgång när det gäller tunga fordon. Parlamentet anser att nyttan med en rigorös miljölagstiftning för fordonsbranschen inom EU skulle kunna sprida sig långt utanför marknaden i EU.
30. Europaparlamentet välkomnar det snabba införandet av Euro 5- och Euro 6-normer för att minska utsläppen av föroreningar från personbilar.

⁽¹⁾ Rådets direktiv 74/297/EEG av den 4 juni 1974 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om inredningsdetaljer i motorfordon (styrmekanismens uppförande i händelse av en sammanstötning) (EGT L 165, 20.6.1974, s. 16).

⁽²⁾ Rådets direktiv 76/115/EEG av den 18 december 1975 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om förankring av bilbälten i motorfordon (EGT L 24, 30.1.1976, s. 6).

⁽³⁾ Rådets direktiv 78/932/EEG av den 16 oktober 1978 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om huvudstöd på säten i motorfordon (EGT L 325, 20.11.1978, s. 1).

Tisdag 15 januari 2008

31. Europaparlamentet anser att enda sättet att få till stånd en bättre luftkvalitet är en snabbare förnyelse av fordonsparken, samtidigt med en övergång till mindre förorenande fordon. Parlamentet anser att ekonomiska resurser bör avsättas för att sporra konsumenterna att byta ut sina gamla fordon mot nya och mindre förorenande fordon.

32. Europaparlamentet välkomnar förslaget om en översyn av Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensen och dieselbränslen⁽¹⁾ (direktivet om bränslekvalitet) så att det kommer att ta hänsyn till vägtransportbränslenas utsläpp av växthusgaser under livscykeln.

33. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att inom ramen för gemenskapens lagstiftning inleda granskningen och översynen av förfarandena för utsläppsprovning, så att de bättre speglar de faktiska användningsvillkoren, utan att det påverkar de pågående diskussionerna om koldioxidutsläpp från bilar.

34. Europaparlamentet är mycket oroat över det icke-harmoniserade genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/53/EG av den 18 september 2000 om uttjänta fordon⁽²⁾ och anser att det direktivet inte är tillräckligt ambitiöst.

Att minska koldioxidutsläppen väsentligt

35. Europaparlamentet välkomnar kommissionens planer för att minska koldioxidutsläppen från personbilar väsentligt och anser att ett helhetstänkande där man beaktar alla möjligheter till minskningar av koldioxidutsläppen, t.ex. infrastruktur, förarbeteende, system för uppmuntran av användning av miljövänligare bilar, biobränslen och fordonsteknik, vore det lämpligaste tillvägagångssättet. Kommissionen bör överväga ta fram en gemensam ram för samordnad tillämpning av teknikneutrala och eventuellt harmoniserade skatteincitament kopplade till koldioxidutsläpp, med vilkas hjälp utsläppen av koldioxid kraftigt skulle kunna minskas, utan att konkurrensen snedvrids. Rådet uppmanas att träffa en överenskommelse om kommissionens förslag om att skatterna på personbilar bör kopplas till föroreningsutsläpp, till exempel koldioxidutsläpp, för att det ska gå att undvika en ytterligare fragmentering av den inre marknaden, på grund av att olika medlemsstater tillämpar detta på olika sätt.

36. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att fastställa ambitiösa men realistiska mål och då ta hänsyn till den faktiska situationen på EU-marknaden, där i dagens läge mindre än 10 procent av fordonsparken förnyas per år, och understryker att det därför är mycket viktigt att nya bilar finns tillgängliga till överkomliga priser för att gemenskapens mål ska kunna uppnås. Parlamentet betonar att ju ambitiösare de obligatoriska koldioxidutsläppsmålen är, desto mer tid bör bilindustrin få på sig att anpassa sig.

37. Europaparlamentet påminner kommissionen om att det tar mellan fem och sju år att utveckla nya typer av personbilar, och anser därför att man måste ge bilindustrin tillräckligt med tid för att anpassa sig när man sätter upp obligatoriska mål. Europaparlamentet begär därför att kommissionen inte ställer upp några definitiva obligatoriska mål för koldioxidutsläpp som ska behöva uppnås före 2015.

38. Europaparlamentet anser att ett genomsnittligt mål på 125 g CO₂/km för nya personbilar år 2015 bör vara möjligt att uppnå. Kommissionen bör arbeta med att ta fram mer ambitiösa långsiktiga mål för minskning av koldioxidutsläpp i fordonssektorn. Parlamentet anser att det har en avgörande betydelse i detta sammanhang att målvärdena fastställs på olika nivåer, utgående från fordonens vikt.

39. Europaparlamentet konstaterar att kommissionen har en plan för att fastställa ett bindande mål för agrobränslen och uppmanar kommissionen att utarbeta ett obligatoriskt heltäckande certifieringssystem för agrobränslen som släpps ut på EU-marknaden. Parlamentet anser att utöver beaktande av miljökriterier och sociala kriterier bör certifieringskriterierna utformas så att utsläppen av växthusgaser under hela livscykeln minskar med minst 50 % i jämförelse med konventionella bränslen.

40. Europaparlamentet påpekar att det, för att genomföra målet med utvidgad användning av biobränslen och väte som maximerar miljöprestandan, är nödvändigt att snarast främja ett omfattande lokalt nät som gör att medborgarna kan få tillgång till sådant bränsle.

41. Europaparlamentet är övertygat om att man vid åtgärderna för att minska utsläppen av koldioxid i större utsträckning bör arbeta med att informera fordonsförarna om hur man kör ekonomiskt och hur man på bästa sätt använder den nya tekniken.

⁽¹⁾ EGT L 350, 28.12.1998, s. 58.

⁽²⁾ EGT L 269, 21.10.2000, s. 34.

Tisdag 15 januari 2008

42. Europaparlamentet anser att ett ökat konsumentmedvetande med hjälp av bättre märkning av bränsleeffektivitet och bättre uppgifter om utsläpp av föroreningar bidrar till att uppnå minskningar av koldioxidutsläppen, och uppmanar därför till en översyn av Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/94/EG av den 13 december 1999 om tillgång till konsumentinformation om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar⁽¹⁾, med hänsyn tagen till hittills bästa praxis.
43. Europaparlamentet erinrar om att målet om minskade koldioxidutsläpp från bilar lättast kan uppnås genom en omstrukturering av transportsystemen.
44. Europaparlamentet erkänner Internationella bilfederationens (FIA) ledande roll när det gäller innovativa miljötekniska förändringar som kan minska koldioxidutsläppen och leda till förbättrad energieffektivitet i alla nya bilar.
45. Europaparlamentet uppmanar FIA att intensifiera sina insatser för att främja innovativ trafikrelevant forskning som syftar till att bl.a. förbättra bilars energieffektivitet.
46. Europaparlamentet erkänner att motorsporten kan förändra attityder och konsumentbeteende i riktning mot miljövänlig teknik. Parlamentet uppmanar därför FIA och andra berörda inom Formel 1 Motor racing att ändra tävlingsreglerna, så det blir lättare att använda miljövänlig teknik såsom biobränslen, fyr-cylindriga motorer och hybridmotorer.
47. Europaparlamentet efterlyser en undersökning där man dokumenterar de ytterligare icke-tekniska åtgärder som har genomförts i syfte att minska koldioxidutsläppen i EU.

Att göra vägtransporter säkrare

48. Europaparlamentet välkomnar kommissionens insatser för att minska antalet dödsfall i trafiken, bl.a. genom viktig ny teknik, och uppmanar kommissionen att se till att alla krav på säkerhetsutrustning för fordon ska introduceras i enlighet med de principer om bättre lagstiftning som man kommit överens om inom högnivågruppen för CARS 21. Parlamentet betonar att det behövs ett helhetsbetonat grepp, där bättre fordonsteknik, infrastrukturåtgärder och utbildning, upplysning och övervakning av lagarnas efterlevnad sammanförs så att målen för trafiksäkerheten kan uppnås kostnadseffektivt.
49. Europaparlamentet konstaterar att lyxbilsklassen har fungerat som en katalysator genom att oftast vara först med att införa denna nya teknik, men påpekar att tillkommande säkerhetssystem kan göra personbilarna tyngre och därmed leda till ökade koldioxidutsläpp.
50. Parlamentet är oroat över de allt snabbare fordonens negativa inverkningar på trafiksäkerheten. Parlamentet rekommenderar att rekommendationerna från studien "Study for Future Options for Roadworthiness Enforcement" från CITA (International Motor Vehicle Inspection Committee) genomförs, och förordar stöd till en kampanj för "säker trimning" och en övergång till ESC (elektroniskt stabilitetskontrollsystem) som standardutrustning så snart som möjligt.
51. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att förbättra systemet för trafiksäkerhet på vägarna genom att uppdraga åt medlemsstaterna att skärpa kraven på körkortsaspiranterna, utöka trafikskolornas skyldigheter och införa principen om regelbundet återkommande kurser för yrkesförare.
52. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att genomföra den utvärdering den tillkännagivit för åren 2007–2009 om förutsättningarna för främjande av åtgärder för en minskning av antalet offer för trafikolyckor.
53. Europaparlamentet begär att kommissionen utvecklar ett system som utan sanktioner tillåter biltillverkare att släppa ut mer koldioxid om det är en följd av rättsligt bindande säkerhetsåtgärder på gemenskapsnivå.
54. Europaparlamentet anser inte det bör vara obligatoriskt med halvljus under dagtid i hela EU.

⁽¹⁾ EGT L 12, 18.1.2000, s. 16.

Tisdag 15 januari 2008

55. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att prioritera en förbättring av systemen för gränsöverskridande fordonskontroller och indrivandet av böter som utdömts p.g.a. trafikförseelser i andra medlemsstater.

Att skapa rättvisa handelsförbindelser inom fordonssektorn

56. Europaparlamentet konstaterar att den europeiska bilindustrin är en av de mest konkurrenskraftiga industrierna i världen, men tror att denna ställning hotas av illojal konkurrens och överträdelser av immaterialrätten.

57. Europaparlamentet betonar vikten av WTO för bilindustrin i en alltmer global handelsomgivning. Det är ytterst viktigt att de pågående förhandlingarna vid Doha-utvecklingsrundan leder till att biltillverkarna i största möjliga utsträckning får tillträde till marknaderna i tredjeländ, i synnerhet potentiellt stora framväxande marknader.

58. Europaparlamentet betonar vikten av WTO:s tvistlösningsmekanism för att lösa problem i samband med export till tredjeländer. Parlamentet erinrar om det positiva resultatet av tvistlösning inom ramen för WTO när det gäller Kanada, Indien och Indonesien.

59. Europaparlamentet manar till försiktighet i kommissionens ansträngningar att principiellt se över instrumenten för handelspolitiska skyddsåtgärder. Parlamentet påminner om att bilindustrin kan bli föremål för antikonnkurrensåtgärder från tredjeländers sida, och uppmanar kommissionen att säkra grundfilosofin för instrumenten för handelspolitiska skyddsåtgärder när den skyddar EU:s industri från otillåtna metoder.

60. Europaparlamentet erinrar om att ett framgångsrikt slutförande av multilaterala handelsförhandlingar bör förbli en prioritering för EU, men stöder ändå kommissionens vilja att förhandla fram nya bilaterala handelsavtal, framför allt i Asien, för att förbättra villkoren för marknadstillträde. Parlamentet betonar att frihandelsavtalen alltid bör sträva efter omfattande tillträde till marknaden i partnerlandet, och vidhåller att EU:s politik måste slå vakt om de europeiska biltillverkarnas konkurrenskraft i EU och utanför EU. Parlamentet är övertygat om att det är viktigt för bilindustrin att ingå bilaterala handelsavtal med EU och Asean, Indien och Mercosur.

61. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att inom ramen för de aktuella förhandlingarna med Korea om ett frihandelsavtal se till att Korea tar bort alla befintliga tariffära och icke-tariffära handelshinder utan att införa några nya sådana och att landet tillämpar fler av UNECE:s föreskrifter. Parlamentet uppmanar kommissionen att överväga en strategi om att successivt avskaffa EU:s importtullar med garantier, och rekommenderar att detta ska kopplas till att Korea tar bort sina icke-tariffära hinder.

62. Europaparlamentet upprepar att Korea har undertecknat och ratificerat UNECE:s avtal från 1958 och har därmed åtagit sig att genomföra UNECE:s förordningar. Kommissionen uppmanas att betona detta vid framtida förhandlingarna och att insistera på ett snabbt genomförande. Frihandelsavtalet ska hur som helst klart och tydligt fastslå att Korea måste tillåta att europeiska bilar som uppfyller UNECE:s standarder och som importerats från EU släpps ut på den koreanska marknaden.

63. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att undersöka möjligheten att inrätta en särskild mekanism för skyndsamt tvistlösning i samband med åtgärder som rör motorfordon, i likhet med den som infördes i frihandelsavtalet mellan Förenta staterna och Korea.

64. Europaparlamentet understryker vikten av nära samarbete med Kina i utarbetandet av ett regelverk som skapar rättvisa konkurrensvillkor och konstaterar att en förutsättning för ett sådant samarbete är att immaterialrätten skyddas effektivt.

65. Europaparlamentet välkomnar kommissionens begäran att WTO ska inrätta en panel för att lösa frågor om Kinas behandling av importerade fordonsdelar som enligt kommissionen strider mot flera artiklar i de olika WTO-avtalen.

Tisdag 15 januari 2008

66. Europaparlamentet stöder kommissionens insatser när det gäller frågor som rör lagstiftningen i Kina, för att garantera rättvisa regler och rättssäkerhet för EU-företag som är verksamma på marknaden där.

67. Europaparlamentet anser att däckindustrin i EU i hög grad bidrar till en framgångsrik europeisk bilindustri. Kommissionen uppmanas därför att i detalj undersöka frågan om obefogade tekniska handels hinder, till exempel lokala tekniska föreskrifter, som däckindustrin ställs inför på viktiga framväxande marknader i Asien.

FoU inom bilindustrin

68. Europaparlamentet välkomnar det som redan uppnåtts tack vare gemenskapens FoU-finansiering och FoU-samarbete, exempelvis inom sjunde ramprogrammet för forskning, teknisk utveckling och demonstration, programmet för konkurrenskraft och innovation samt strategin i2010, och uppmanar kommissionen att ge arbetsprogrammen en tydligare inriktning mot de behov inom fordonssektorn som är en följd av ny lagstiftning eller planerade obligatoriska mål.

69. Europaparlamentet begär att kommissionen före 2012 antar en strategi för att öka FoU-anslagen inom fordonssektorn i avsevärd och tillräcklig omfattning, varvid framför allt underleverantörerna bör beaktas.

70. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna göra eventuella öknings av framtida offentliga FoU-anslag inom fordonssektorn avhängiga av koldioxidutsläppsmålen bindande karaktär.

71. Europaparlamentet framhåller vikten av att förändra bilanvändningen i städerna, och anser att det förutom mer bränsleeffektiva bilar även är nödvändigt att införa eldrivna stadsbilar. Parlamentet efterlyser därför stöd till FoU såvitt avser den nödvändiga tekniken.

72. Europaparlamentet uppmanar alla medlemsstater och EU:s institutioner att ge allt nödvändigt stöd till FoU såvitt avser banbrytande teknik, såsom vägsmotorer, bränsleceller och hybrider.

73. Europaparlamentet betonar att, om informations- och kommunikationsteknik tillämpas inom hela EU i intelligenta trafikledningssystem för att få trafiken att flyta bättre, kan detta erbjuda stora möjligheter att förebygga negativa miljö- och folkhälsokonsekvenser, olyckfall och energislöseri. Parlamentet anser att för att kunna få till stånd en effektiv kommunikation mellan fordon och infrastruktur i samtliga medlemsstater bör det finnas enhetliga europeiska normer för kommunikationsutrustning.

74. Europaparlamentet anser att initiativet "Den intelligenta bilen" ⁽¹⁾, Galileo och andra instrument som ska bidra till ett intelligent transportsystem är av mycket stor betydelse, och uppmanar därför kommissionen att ge starkt stöd åt denna utveckling.

75. Europaparlamentet stöder helhjärtat fortsatt FoU såvitt avser innovationer baserade på informations- och kommunikationsteknik. Parlamentet anser att man inom ramen för initiativet "Den intelligenta bilen" skulle kunna introducera nya tekniska framsteg som bidrar till att rationalisera trafikflödet genom att underlätta för förarna att fatta rätt beslut och välja den snabbaste vägen till sitt resmål, och därigenom skapa en energivänligare trafik. Parlamentet uppmanar alla berörda aktörer, framför allt medlemsstaterna, att vidta alla nödvändiga åtgärder för genomförandet av eCall.

76. Parlamentet ser arbetet med intelligenta transportsystem som en nyckel till en framgångsrik fordonssektor och ett framgångsrikt arbete med att minska sektorns miljöpåverkan. Parlamentet anser att Galileo bör nämnas som exempel, och möjligheten att finna en lösning för att finansiera Galileo inom ramen för ett konsortium där berörda parter förbinder sig att utveckla projektet måste därför prioriteras.

77. Europaparlamentet anser att en av de första kunskaps- och innovationsgrupper som Europeiska institutet för teknik och innovation inrättat bör inriktas på att minska koldioxidutsläppen genom förbättrad fordonsteknik.

⁽¹⁾ KOM(2006)0059.

Tisdag 15 januari 2008

Att omstrukturera politiken och vägen framåt

78. Europaparlamentet anser att man måste skapa allmänna förutsättningar för att bilindustrin i EU ska kunna bli hållbar och behålla sin framträdande position inom teknisk, ekologisk och social innovation med hjälp av högkvalificerad arbetskraft.
79. Europaparlamentet konstaterar att arbetskraften inom EU:s motorfordonsindustri, hos både tillverkare och leverantörer, är högutbildad, något som har spelat en viktig roll för de goda resultat som EU:s bilindustri har uppnått.
80. Europaparlamentet framhåller bilindustrins betydelse för sysselsättning, tillväxt, innovation och konkurrenskraft, och anser att bilindustrin visserligen måste genomgå stora förändringar, men att även politiken måste anpassas för att se till att gemenskapens lagstiftning på detta område inte leder till att arbetstillfällena går förlorade.
81. Europaparlamentet understryker att gemenskapens lagstiftning om miljö, trafiksäkerhet och energi-effektivitet kräver att arbetstagare ges adekvat utbildning, även yrkesutbildning, så att de lättare kan anpassa sig till både tekniska och lagstiftningsmässiga förändringar och behålla eller förbättra sina anställningsmöjligheter.
82. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att samordna den effektiva användningen av struktur-fonderna och Europeiska fonden för justering för globaliseringseffekter inom fordonssektorn.
83. Europaparlamentet begär att gemenskapsstöd ska undanhållas företag som, efter att ha mottagit sådant stöd i en medlemsstat, flyttar sin produktionsverksamhet till ett annat land utan att helt fullfölja de avtal som ingåtts med den berörda medlemsstaten.
84. När det gäller framtida omstruktureringar betonar Europaparlamentet att EU och medlemsstaterna också måste inrikta sig på olika sätt att stödja omstruktureringar, och dämpa dess effekter, och på att erbjuda nya möjligheter för arbetstagarna.
85. Europaparlamentet anser att de informations- och samrådsmekanismer som står till arbetstagarnas förfogande bör förbättras genom en nödvändig översyn av direktiv 94/45/EG av den 22 september 1994 om inrättandet av ett europeiskt företagsråd eller ett förfarande i gemenskapsföretag och grupper av gemenskapsföretag för information till och samråd med arbetstagare⁽¹⁾.
86. Europaparlamentet anser att samrådet med arbetstagare och arbetstagarnas rätt till information måste stärkas på europeisk nivå, så att de kan involveras i beslutsfattandet i ett tidigare skede, vilket skulle lindra de negativa effekterna av omstrukturering. Parlamentet betonar därför betydelsen av det förslag om omstruktureringforum som kommissionen hänvisar till i sitt ovannämnda meddelande om CARS 21-rapporten.
87. Europaparlamentet uppmanar arbetsmarknadens parter att genomföra lämpliga strategier för dem som hotas av omstruktureringen i industrin.
88. Europaparlamentet yrkar på bättre information till och samråd med arbetstagarna i samband med industrins anpassningsprocess till de nya utmaningar som konstruktion och tillverkning av miljövänligare fordon innebär.
89. Europaparlamentet påpekar att det finns ett behov av att se över det aktuella förhållandet mellan tillverkare och handlare, som påverkar konkurrenskraften i EU:s bilindustri och är till allvarig skada för många små och medelstora företag inom sektorn. Parlamentet anser i detta sammanhang att man måste uppmuntra ett stabilare samarbete inom FoU samt på området industriella strategier. Kommissionen och medlemsstaterna uppmanas därför att anta lämpliga strategier eller skapa den ram som behövs för att det ovan nämnda förhållandet ska kunna stabiliseras och de strukturella svårigheterna undanröjas.
90. Europaparlamentet betonar hur viktigt det är att utnyttja Europeiska investeringsbankens resurser på ett mer systematiskt sätt för att stödja små och medelstora företag inom fordonssektorn och underlätta deras tillgång till riskkapital.

*

* *

91. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet och kommissionen.

(¹) EGT L 254, 30.9.1994, s. 64.