



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 – 2014

Plenarsitzungsdokument

A7-0391/2013

15.11.2013

BERICHT

über CARS 2020: Ein Aktionsplan für eine wettbewerbsfähige und nachhaltige
Automobilindustrie in Europa
(2013/2062(INI))

Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie

Berichterstatter: Franck Proust

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	3
BEGRÜNDUNG.....	16
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR INTERNATIONALEN HANDEL	21
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BESCHÄFTIGUNG UND SOZIALE ANGELEGENHEITEN	26
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BINNENMARKT UND VERBRAUCHERSCHUTZ	32
STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR VERKEHR UND FREMDENVERKEHR	39
ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS	44

ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu CARS 2020: Ein Aktionsplan für eine starke, wettbewerbsfähige und nachhaltige Automobilindustrie in Europa (2013/2062(INI))

Das Europäische Parlament,

- gestützt auf Titel XVII des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, Artikel 173 (ex-Artikel 157 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft), in dem es um die Industriepolitik der Union geht und insbesondere auf die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie der Union eingegangen wird,
 - unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „CARS 2020: Ein Aktionsplan für eine wettbewerbsfähige und nachhaltige Automobilindustrie in Europa“ (COM(2012)0636),
 - unter Hinweis auf die Berichte der Hochrangigen Gruppe CARS 21 „on the Competitiveness and Sustainable Growth of the Automotive Industry in the European Union“ (zu Wettbewerbsfähigkeit und nachhaltigem Wachstum in der Automobilindustrie in der Europäischen Union) (2012)¹ und „A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century“ (Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regulierungssystem für das 21. Jahrhundert) (2006)²,
 - unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission mit dem Titel „Eine stärkere europäische Industrie bringt Wachstum und wirtschaftliche Erholung“ (COM (2012)0582),
 - unter Hinweis auf die Schlussfolgerungen des Rates „Wettbewerbsfähigkeit“ vom 10. und 11. Dezember 2012 zur Lage der europäischen Industrie und insbesondere zur Lage der Automobilindustrie,
 - gestützt auf Artikel 48 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für internationalen Handel, des Ausschusses für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten, des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz und des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A7-0391/2013),
- A. in der Erwägung, dass die Automobilindustrie nicht nur ein starkes Glied der industriellen Fertigungskette ist, sondern Wettbewerbsfähigkeit, Wachstum und Beschäftigung in Europa maßgeblich beeinflusst;

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

- B. in der Erwägung, dass die europäische Automobilindustrie, trotz der Wirtschafts- und Finanzkrise nie dagewesenen Ausmaßes eine wichtige Rolle für die Erhaltung der industriellen Kompetenz und Produktion in Europa spielt und dies koordinierte Maßnahmen innerhalb der Europäischen Union erforderlich macht;
- C. in der Erwägung, dass die Auswirkungen dieser Krise über die konjunkturelle Lage hinausgehen und Anlass sein sollten, die Mobilität im 21. Jahrhundert allgemein zu überdenken, zumal Mobilität ein Motor für Wirtschaftswachstum ist;
- D. in der Erwägung, dass die Automobilindustrie auf globaler Ebene eine Revolution erlebt, bei der die Nachfrage in Europa zurückgeht oder stagniert; in der Erwägung, dass sich sowohl Nachfrage als auch Produktion in die Schwellenländer verlagern; in der Erwägung, dass sich die verwendeten Antriebe allmählich aber spürbar ändern und in der Erwägung, dass Teile und Funktionen digitalisiert werden, was zu erhöhter Produktivität führt, die wiederum zu beträchtlichen Änderungen in der Wertschöpfungskette führt;
- E. in der Erwägung, dass die europäische Automobilbranche in Bezug auf Forschung und Innovation weltweit immer noch eine Spitzenposition innehat und daher Wettbewerbsfähigkeit und nachhaltige Produktion in der gesamten Produktions- und Wertschöpfungskette wiederherstellen muss;
- F. in der Erwägung, dass eine potenzielle Lösung für das Problem der Produktionsüberkapazitäten darin besteht, Kapazitäten für andere Industriezweige wie öffentlichen Verkehr und erneuerbare Energien umzuwidmen und in nachhaltige Infrastruktur zu investieren;

Politische Steuerung

1. unterstützt die neue Strategie der Kommission, mit einer neuen europäischen Industriepolitik insbesondere die nachhaltig agierende Automobilbranche voranzutreiben, die im Zentrum der europäischen Wirtschaft steht;
2. fordert die Kommission auf, ihre eigenen Bemühungen effizienter zu koordinieren, damit die Empfehlungen von „CARS 2020“ tatsächlich umgesetzt und von der Hochrangigen Gruppe überwacht werden, damit sich das Scheitern der ersten Phase des Verfahrens „CARS 21“ (Dezember 2005) nicht wiederholt, zumal den diesbezüglichen Schlussfolgerungen nicht die notwendigen Maßnahmen folgten; fordert die Kommission zu diesem Zweck auf, einen klaren Zeitplan mit schnell wirkenden Maßnahmen festzulegen und innerhalb ihres Zuständigkeitsbereichs von ihrem Initiativrecht Gebrauch zu machen, insbesondere durch die Erarbeitung von Leitlinien, um die Maßnahmen der Mitgliedstaaten und der Unternehmen zu koordinieren und zu ergänzen, um einen angemessenen Lebensstandard für die EU-Bürger sicherzustellen und die EU-Industrie im Hinblick auf Wirtschafts- und Beschäftigungswachstum und Markterholung zu stärken;
3. fordert die Kommission auf, bereichsübergreifende Fahrpläne zu entwickeln, die die Entwicklung in den Sektoren Energie, Verkehr und IKT umfassen;
4. ist der Ansicht, dass die Maßnahmen der Kommission in diesem Bereich unter allerlei Beschränkungen und mangelnden politischen Koordinierungsmechanismen leiden;

fordert, dass die Kommission – als Ausgangspunkt für eine Debatte im Rat und im Parlament – eine Studie ausarbeiten lässt, in der die Differenz zwischen ihren Ambitionen und den Mitteln, über die sie verfügt, deutlich wird;

5. ist der Ansicht, dass die Kommission bei allen zukünftigen politischen Entscheidungsprozessen in Bezug auf die Automobilindustrie die gesamte Branche berücksichtigen sollte, insbesondere Unterauftragnehmer, Händler und Anschlussmarkt;
6. begrüßt die Schlussfolgerungen des Europäischen Rates für Wettbewerbsfähigkeit vom Dezember 2012 zur Industriepolitik; fordert die Mitgliedstaaten auf, auch weiterhin den Willen zu zeigen, die Industriepolitik für die Automobilindustrie grundlegend zu überarbeiten und eine neue Zusammenarbeit in der Automobilindustrie auf europäischer Ebene einzuleiten; weist darauf hin, dass diese Annäherung im Bereich der Industriepolitik für die Automobilindustrie entweder auf EU-Ebene oder auch freiwillig zwischen mehreren Mitgliedstaaten stattfinden kann;
7. fordert die Mitgliedstaaten auf, strukturelle Reformen einzuleiten, die aufeinander abgestimmt werden müssen, um die Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern, beispielsweise Unterstützung für Forschung und Innovation, Kompetenzentwicklung, Umschulungen für Arbeitnehmer, Senkung der indirekten Kosten, Erhöhung der Flexibilität der Arbeitskräfte auf der Grundlage des sozialen Dialogs, Abbau von Bürokratie und Verkürzung der Zahlungsfristen;
8. ist der Ansicht, dass die Europäische Union die Durchführung ihres Aktionsplans und die Kommunikation über den Aktionsplan mit den Bürgern, den Investoren und den Unternehmen unbedingt verbessern muss, wenn das Vertrauen in die EU wiederhergestellt werden soll;

Automobilwirtschaft und -herstellung in Europa

9. sieht den Erhalt und die Weiterentwicklung kohärenter und dynamischer Forschungs-, Fertigungs-, Produktions-, Wertschöpfungs- und Innovationsketten in der EU für die Produktion nachhaltiger Fahrzeuge als unabdingbar an; ist der Ansicht, dass die Automobilindustrie zur Sicherung der zukünftigen Wettbewerbsfähigkeit Europas Teil eines „circulus virtuosus“ werden muss, der Innovation, Beschäftigung, Wettbewerbsfähigkeit, Gesundheit, Umwelt und Mobilität vereint;
10. weist darauf hin, dass der Lohnkostenanteil in der Automobilindustrie lediglich zwischen 13 und 20 % der Wertschöpfung ausmacht; weist außerdem darauf hin, dass globale Wettbewerbsfähigkeit nur durch Innovationen in der gesamten Produktionskette und Flexibilität in den Produktionsprozessen gesichert werden kann, und dass dies mit den Beschäftigten entsprechend ausgehandelt werden muss;
11. hält es für wichtig, die Produktionsstrukturen in Europa aufrechtzuerhalten und zu stärken, sowohl für einen angemessenen Lebensstandard für die EU-Bürger als auch für Wirtschaftswachstum und wirtschaftliche Erholung;
12. nimmt den allgemeinen krisenbedingten Abwärtstrend auf dem europäischen Markt, auch in der Automobilwirtschaft, zur Kenntnis; bedauert jedoch, dass die Kommission die

wesentlichen Gründe für diesen Rückgang nicht analysiert, beispielsweise die enorm divergierenden Verhältnisse (Unternehmen, Marktanteile und Marktmerkmale, Produkte, Branchen) und die zahlreichen strukturellen Änderungen der Nachfrage (demografisch, soziologisch, verhaltensmäßig, wirtschaftlich und technisch bedingt); ist daher der Ansicht, dass auf nationaler, aber auch auf europäischer Ebene parallel zu einem globalen europäischen Vorgehen differenzierte Reaktionen erfolgen müssen, um die Nachfrage anzuregen;

13. ist der Ansicht, dass die neuen Verhaltensmuster in Bezug auf Mobilität durchschlagende Wirkung zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilbranche entfalten können, beispielsweise bei den öffentlichen und multimodalen Verkehrsnetzen, beim Verkehrsmanagement, in Bezug auf intelligente Städte, Carsharing und Systeme zum gemeinsamen Eigentum;
14. bedauert, dass die Kommission überhaupt nicht auf die Produktionsüberkapazität eingeht, bei der es sich um eine Schwierigkeit handelt, die die gesamte Branche kennzeichnet und unweigerlich kurz- und mittelfristige Folgen hat (für die Produktionskette, die Beschäftigung und die regionale Wirtschaft); fordert die Kommission daher auf, in Kürze Folgendes vorzulegen:
 - a. eine Studie zum Ausmaß der Überkapazität in Europa und zu den bewährten Verfahren zu ihrer Bewältigung, insbesondere außerhalb von Europa (Vereinigte Staaten),
 - b. einen Aktionsplan, in dem die Gesamtheit der verfügbaren politischen Instrumente, insbesondere für Forschung und Innovation, dargelegt wird;
 - c. Vorschläge für eine aktivere und besser abgestimmte Unterstützung für Arbeitnehmer und Unternehmen der Automobilbranche bei der Umwidmung von Kompetenzen und Arbeitsplätzen für andere wachsende Industriezweige;
15. in Bezug auf Umstrukturierungen:
 - a. begrüßt die Absicht der Kommission, die „Task Force“ zu reaktivieren, um die wesentlichen Umstrukturierungen zu überwachen, und begrüßt die Veröffentlichung des Grünbuchs zu effektiven Verfahren in Bezug auf Umstrukturierung (COM(2012)0007);
 - b. fordert die Unternehmen und die Mitgliedstaaten auf, enger zusammenzuarbeiten und industrielle Anpassungen stärker zu antizipieren, damit sich keine negativen externen Effekte auf die Kohärenz der industriellen Fertigungskette (Beschäftigung, Produktion) ergeben;
 - c. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, auf koordinierte Art und Weise Umstellungspläne zur Unterstützung von Regionen zu entwickeln, die von einem starken Stellenabbau in der Automobilindustrie betroffen sind, und fordert, dass dabei alle bestehenden Instrumente auf europäischer Ebene (EIB, ESF und EFRE) und auf nationaler Ebene integrativ eingesetzt werden, sowohl für die Begleitung der betroffenen Arbeitnehmer und ihre berufliche Neuorientierung in verwandten

Branchen, z. B. alternative Energie, als auch für die Optimierung des vorhandenen Know-hows zur Autotechnologie;

- d. misst der Verantwortung von Unternehmen und regionalen Gebietskörperschaften bei der Umstrukturierungspolitik großes Gewicht bei, insbesondere was die Verbesserung der Fortbildung der Arbeitnehmer betrifft, aber auch, was die Frage angeht, wie die frei gewordenen Standorte für die sozioökonomische Entwicklung und Umwandlung der betroffenen Region zur Verfügung gestellt werden können;
16. macht die Mitgliedstaaten und die Unternehmen darauf aufmerksam, dass Annäherungen zwischen Unternehmen (gemeinsame Anschaffungen, Kooperationen, Konsortien, Fusionen) angesichts einer immer schärferen internationalen Konkurrenz durchaus Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit sind;
17. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, verstärkt zu spezifischen Instrumenten zu greifen, um den Zugang zu Kapitalmärkten für KMU und Unternehmen mittlerer Größe zu verbessern, insbesondere durch die Schaffung zentraler Anlaufstellen in den Regionen; ist der Ansicht, dass KMU und mittelgroße Unternehmen, insbesondere Unterauftragnehmer, Großhändler, Einzelhändler und Unternehmen des Anschlussmarktes, von der Krise am stärksten getroffen werden; weist gleichzeitig darauf hin, dass diese Unternehmen insofern im Vorteil sind, als sie dank ihrer Größe ausreichend rasch auf den Wandel reagieren können, und sie dabei zahlreiche technologische Fortschritte angestoßen haben; ist daher der Ansicht, dass die Diversifizierung der kommerziellen Möglichkeiten (durch Internationalisierung und Beteiligung an neuen Projekten) von KMU und Unternehmen mittlerer Größe ein Entwicklungspotenzial bietet, das es zu nutzen gilt;
18. weist erneut darauf hin, dass der Grundsatz der Technologieneutralität bei der Wahl von Standards unbedingt eingehalten werden muss, um die Investitionen der Vorreiter zu schützen und so Innovationen in dieser Branche zu fördern;

Arbeitskräfte

19. bekräftigt, dass das Fachwissen der Arbeitnehmer in der Automobilbranche einen Vorteil für Europa darstellt; begrüßt die Einsetzung des Europäischen Qualifikationsrat für die Automobilindustrie im Jahr 2013, und ist zuversichtlich, dass dieser schnell feststellen wird, welche politischen Maßnahmen in diesem Bereich effektiv sind;
20. begrüßt die Ankündigung der Kommission bezüglich des Erwerbs von Fähigkeiten und des Ausbaus von Kompetenzen, die die Grundlagen für einen dauerhaften Wettbewerbsvorteil sind;
21. ist der Ansicht, dass der Arbeitsmarkt derzeit hinter den Anforderungen der Branche zurückbleibt (starke Nachfrage nach qualifizierten Arbeitnehmern); ist der Ansicht, dass die Ausbildungsstrategien sowohl der Regierung (Förderung von Bildung und Berufsausbildung im Bereich Wissenschaft, Technologie, Engineering und Mathematik) als auch der Unternehmen (insbesondere durch den Ausbau eines dualen Ausbildungssystems) angepasst werden müssen, damit Unternehmen hoch qualifizierte Arbeitnehmer anziehen und halten können;

22. fordert die Mitgliedstaaten auf, ihre Rechtsvorschriften so anzupassen, dass der soziale Dialog und die Arbeitgeber-Arbeitnehmer-Beziehungen in Bezug auf die Organisation der Arbeit (z. B. Branchentarifabkommen, Einbeziehung der Arbeitnehmer innerhalb der Unternehmen) offener und konstruktiver werden; fordert die Mitgliedstaaten auf, bewährte Verfahren zu entwickeln und zu befolgen;
23. empfiehlt den Mitgliedstaaten und den Unternehmen, die berufliche Weiterbildung der Arbeitnehmer zu verbessern, um auf die Nachfrage von morgen zu reagieren und dafür zu sorgen, dass ihre Kompetenzen bei einem Verlust des Arbeitsplatzes anderen Wachstumssektoren zugutekommen;

Innovation und Technologie

24. bekräftigt, dass technologische Innovation das wesentliche Alleinstellungsmerkmal für die Wettbewerbsfähigkeit dieser Branche ist; fordert einen technologieneutralen Ansatz; bekräftigt erneut seine Absicht, die Ziele von „Europa 2020“ zu verwirklichen und wirtschaftliche und nachhaltige Verkehrsmittel sowie neue Fertigungsverfahren zu erarbeiten;
25. betont, dass integrierte Innovationsprojekte, die die ganze Wertschöpfungskette abdecken, zentral für die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit sind;
26. ist der Auffassung, dass Wissen und Innovation die Grundlagen für einen dauerhaften Wettbewerbsvorteil der europäischen Automobilindustrie sein können, wenn innovative Lösungen in einem Tempo eingeführt werden, das ihre Nachahmung unmöglich macht, und wenn durch die Maßnahmen zum Schutz von Innovationen und zur Bekämpfung von Industriespionage sichergestellt wird, dass sich Investitionen auszahlen, ohne dass Verbraucher geschädigt werden; bringt seine Erwartung zum Ausdruck, dass die Bereiche auf dem europäischen Markt, in denen ein Innovationsvorsprung bei Automobilprodukten verzeichnet wird, Umwelt- und Sicherheitsbelangen Rechnung tragen;
27. stellt fest, dass in der europäischen Automobilindustrie zwei wirksame Wettbewerbsstrategien vorherrschen: die Strategie der Kostenführerschaft und die Strategie der Differenzierung; ist der Auffassung, dass die Kombination beider Strategien schwieriger und weniger wirksam wäre, weil eine umfassendere Innovationsforschung erforderlich wäre;
28. stellt fest, dass die europäische Automobilindustrie dank der Strategie der Kostenführerschaft zahlreiche Erfolge zu verzeichnen hat, was auf den Absatz kostengünstiger beliebter Modelle (etwa der Marken Škoda, Dacia und Nissan) auf dem europäischen Markt zurückzuführen ist;
29. begrüßt die Vorschläge der Kommission in Bezug auf technologische Fortschritte, verweist jedoch auch auf die Bedingtheit ihrer Vorhersagen in Bezug auf die Schaffung von Mehrwert und die Möglichkeit des Zugangs zu Märkten und Beschäftigung;
30. sieht es als unabdingbar an, Forschung und Entwicklung mit einem Schwerpunkt auf CO₂-armen und nachhaltigen Technologien zu unterstützen, zumal Europa hier eine Führungsposition innehat, um die Abhängigkeit Europas von Energieimporten zu

verringern; weist darauf hin, dass darunter Elektro- und Hybridfahrzeuge, alternative Kraftstoffe, mobile Energiespeicherung und die Verbreitung der notwendigen Vertriebsnetze und Infrastrukturen fallen, bedauert jedoch die Tatsache, dass solche Technologien noch nicht auf dem Markt eingeführt wurden; erwartet, dass Maßnahmen ergriffen werden, um:

- die Technologien möglichst weitgehend auf die Erwartungen des Binnenmarkts und des Weltmarkts abzustimmen und die Akzeptanz von Seiten der Autofahrer sicherzustellen;
- sämtliche ökologischen und sozialen externen Effekte des Lebenszyklus des Fahrzeugs von der Herstellung bis zur umweltgerechten Entsorgung zu berücksichtigen;

31. ist der Ansicht, dass sich die europäische Automobilindustrie durch Wirtschaftlichkeit auszeichnen muss, um wettbewerbsfähig zu sein, und dass diese erreicht werden kann, indem kooperierende Industriezweige, die innerhalb Europas kostengünstige Materialien für die Produktion liefern, etwa Stahl, Gussstücke, Schmiedestücke, Polsterungen, Reifen und elektronische Bauteile, entsprechend gefördert werden;

32. ist der Ansicht, dass die Bemühungen Europas auf einer Differenzierungsstrategie basieren sollten, die auf einer Reihe von Prioritäten zur Festigung ihres technologischen Fortschritts beruhen, darunter:

- a. die technologische Konvergenz, insbesondere die Normen für die Stufen vor Fertigung und Vertrieb,
- b. die Entwicklung von Ökoinitiativen (leichtere, effizientere, schadstoffärmere und leichter wiederverwendbare Fahrzeuge, Schlüsseltechnologien, Batterien und Energiespeicherung, Fahrhilfen, Komfort, verbundene Fahrzeuge), Sicherheit (eCall) und Zugänglichkeit (Nutzen für Fahrer mit Behinderung), durch die sich europäische Produkte von den anderen unterscheiden,
- c. die Zusammenarbeit auf europäischer und internationaler Ebene in bisher weniger erforschten Bereichen, insbesondere in Bezug auf Antriebe,
- d. die Stärkung der europäischen Führungsposition in Bezug auf internationale Normen, die die Überlegenheit unserer technischen Entwicklungen auf dem Weltmarkt sicherstellen, wenn man die Bedeutung internationaler Harmonisierung für den Zugang zu neuen Märkten berücksichtigt;
- e. die Tatsache, dass Mechanismen wie das Verfahren zum Messen des Kraftstoffverbrauchs zu einem wichtigen Aspekt der Wettbewerbsfähigkeit für die weltweite Automobilindustrie auf dem europäischen Markt werden, wodurch sichergestellt wird, dass europäische Hersteller vor unfairem Wettbewerb geschützt werden;
- f. der Ausbau der Infrastruktur für Elektrofahrzeuge und alternative Kraftstoffe;

33. fordert die Mitgliedstaaten und die Kommission auf, die Herausbildung von (transnationalen) Clustern, Zentren des Wettbewerbs und öffentlich-privaten Partnerschaften zur zukünftigen Mobilität als ständige Innovationsquelle (Prototypen) zu fördern;
34. verweist darauf, dass F&E einen beträchtlichen finanziellen Einsatz erfordert (wissenschaftliches Risiko, langer Investitionszyklus), und bedauert in diesem Zusammenhang, dass Europa das Ziel, 3 % des BIP in F&E zu investieren, noch nicht erreicht hat; ist der Ansicht, dass die von den Mitgliedstaaten geplanten Kürzungen der Haushaltsmittel für die Projekte COSME und Horizont 2020 verheerende Folgen haben werden, insbesondere in den Haushaltsrubriken, die mit Verkehr zu tun haben;
35. stellt fest, dass in der Automobilbranche wesentliche private Investitionen in Forschung und Innovation getätigt werden; weist jedoch darauf hin, dass EU-Mittel aus Programmen wie Horizont 2020 und COSME private Investitionen im Sektor anregen können, solange die Rezession sich weiterhin auf den europäischen Markt auswirkt; betont, dass bei der Finanzierung der Initiative „Green Car“ und der Entwicklung von KMU, die eindeutige Prioritäten darstellen, weiterhin ein ehrgeiziger Ansatz verfolgt werden muss; verweist darauf, dass regionalen und lokalen Gebietskörperschaften abhängig von ihren Befugnissen unterschiedliche Instrumente zur Verfügung stehen, um die Automobilindustrie aktiv zu unterstützen;
36. hält es für unbedingt notwendig, dass durch den Mehrjährigen Finanzrahmen 2014-2020 angemessene Mittel für die Umstrukturierung der Branche und für die Sanierung und Modernisierung ihrer Kleinstunternehmen sowie kleinen und mittleren Unternehmen bereitgestellt werden, damit eine größere Produktivität erreicht wird und im Inland hergestellte Produkte der Branche gefördert werden;

Regulierung

37. hält es für dringend geboten, dass der Grundsatz der „intelligenten Regulierung“ als kohärenter Ansatz in Bezug auf Rechtsvorschriften, die Auswirkungen auf die Automobilindustrie haben, schnellstmöglich umgesetzt wird; erinnert daran, dass es sich dabei um eine Empfehlung der ersten Gruppe „CARS 21“ (2005) handelte, die seitdem nicht weiter beachtet wurde; hält eine intelligente Regulierung zur Stimulation von Investitionen in die Automobilbranche für unverzichtbar;
38. ist der Ansicht, dass der Vorschlag der Kommission, ein Moratorium über alle neuen Rechtsvorschriften zu verhängen, die negative Auswirkungen auf die wirtschaftliche Lage der Branche haben können, dazu beiträgt, langfristig Wettbewerbsfähigkeit zu erreichen und angemessen auf ökologische Herausforderungen zu reagieren;
39. unterstreicht die Bedeutung angemessener Vorlaufzeiten für die Industrie, damit diese die Konstruktionseinrichtungen umstellen und Investitionen in die industrielle Fertigung ermöglichen kann;
40. fordert, gegebenenfalls bestimmte Vorgaben und Beschlüsse, die bereits festgelegt wurden, aber den nachhaltigen Wandel der Automobilwirtschaft behindern könnten, erneut zu prüfen; fordert die Kommission auf, eine Ex-post-Beurteilung der

angenommenen Rechtsvorschriften einzuführen und dabei auch zu prüfen, ob sie mangelhaft oder unzureichend umgesetzt wurden;

41. fordert die europäischen Hersteller auf, die geltenden EU-Rechtsvorschriften zur gesetzlichen Garantie aufrechtzuerhalten und zu stärken;
42. ist der Auffassung, dass die kommerziellen Garantien auf Erzeugnisse der europäischen Automobilindustrie zu kurz sind und nicht deren hoher Zuverlässigkeit entsprechen, was im Vergleich zu kommerziellen Garantien von Herstellern aus Drittländern (etwa aus Japan oder Südkorea) zu einem erheblichen Wettbewerbsnachteil führt;
43. sieht es als unerlässlich an, die technischen Regelungen in ganz Europa zu harmonisieren, um jegliche künstliche Wettbewerbsverzerrung zu bekämpfen; hält es für dringend erforderlich, dass die Testverfahren ist, die bei bestimmten Herstellern hinsichtlich der Verbrauchswerte derzeit zu beträchtlichen Unterschieden von bis zu 25 % führen, harmonisiert und verbessert werden; fordert die Kommission auf, das Problem der Irreführung der Verbraucher durch unzutreffende Informationen zu Kraftstoffverbrauch und Umweltleistung von Fahrzeugen anzugehen; unterstützt die geplante Entwicklung eines neuen, präzisen Fahrzyklus und neuer Verfahren, die die tatsächlichen Fahrbedingungen widerspiegeln, und fordert, dass diese unverzüglich eingeführt werden;
44. fordert die Unternehmen in Europa, die an der Herstellung von Produkten der Automobilindustrie beteiligt sind, dazu auf, ihre Zusammenarbeit auf dem Binnenmarkt im Rahmen der Normung, Typgenehmigung, Vereinheitlichung und Verwertung auf europäischer Ebene sowie einer freiwilligen Marktsegmentierung auszubauen;
45. ist der Ansicht, dass die Sicherheit auf den Straßen der EU deutlich verbessert werden muss, indem Maßnahmen in Bezug auf Fahrzeuge, Infrastruktur und Fahrerverhalten ergriffen werden; begrüßt den Vorschlag der Kommission für das Notrufsystem „eCall“, durch das im Falle eines schweren Unfalls automatisch ein vom Fahrzeug ausgehender Notruf an die Rettungsdienste erfolgt;
46. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, den Schutz der Rechte am geistigen Eigentum auf internationaler Ebene zu stärken und eine Strategie zum Schutz von Geschäftsgeheimnissen auf europäischer Ebene einzuführen, um Nachahmung und Industriespionage zu bekämpfen, zumal die technologische Entwicklung durch Spionage stark gefährdet ist;

Finanzmittel

47. fordert Europa und die Mitgliedstaaten auf, die verfügbaren Finanzmittel stärker abgestimmt und optimaler dazu zu nutzen, Investitionen in nachhaltige Mobilität anzuregen, und zwar durch steuerliche Anreize für KMU (Steuervergünstigungen für die Forschung, Ökobonus/Ökomalus-System, Abwrackprämien) sowie private (Risikokapitalfonds, private Investoren („Business Angels“)) und öffentliche (Europäische Investitionsbank) Finanzinstrumente, die über öffentliche Subventionen hinausgehend;
48. fordert die Kommission auf, eine gründliche Studie zur Besteuerung des Automobilsektors durchzuführen, in der ein Vergleich zwischen den Ländern der EU

vorgenommen wird, um die Steuerlast für die Produktion und den Handel mit Dienstleistungen im Zusammenhang mit Automobilen zu vereinfachen und zu straffen sowie den Verwaltungsaufwand zu verringern;

49. hält es für unerlässlich, dass die verfügbaren Mittel für Umstrukturierungen einerseits und für F&E andererseits sich vernünftig ergänzen müssen; fordert deshalb, die verfügbaren Mittelzuweisungen für den Europäischen Sozialfonds und den Fonds zur Anpassung an die Globalisierung beizubehalten;
50. fordert, dass die Wettbewerbspolitik (Regelungen zu staatlichen Beihilfen) darauf ausgerichtet wird, Wettbewerbsfähigkeit, Wachstum und Beschäftigung zu steigern, so wie es bei unseren ausländischen Wettbewerbern der Fall ist;
51. fordert die Einführung einer Konditionalitätsklausel, in der Automobilunternehmen auferlegt wird, während der Amortisationsdauer der mit öffentlichen Mitteln geförderten Investitionen den Betrieb an den unterstützten Standorten aufrechtzuerhalten oder die von der EU bereitgestellten Beträge im Fall der Standortverlagerung zurückzuzahlen;

Binnenmarkt

52. verweist darauf, dass ein stabiler Binnenmarkt eine unabdingbare Voraussetzung für die Rückkehr zur Wettbewerbsfähigkeit und für Nachhaltigkeit in der Automobilbranche ist;
53. fordert, dass Europa die Integration in den Bereichen verstärkt, in denen de facto ungleiche Wettbewerbsbedingungen entstehen:
 - a. gegenüber ausländischen Wettbewerbern: hohe Energie- und Rohstoffpreise, hoher Euro-Wechselkurs,
 - b. auf dem Binnenmarkt: sozialer und steuerlicher Wettbewerb, steuerliche Vorteile für Firmen und Kaufanreize (Ökoboni, Abwrackprämien);
 - c. auf dem Binnenmarkt: Bedingungen in Bezug auf die Verwertbarkeit von Fahrzeugen und die ökologische Verwertung von Gebrauchtwagen;
54. betont, dass insbesondere Zulieferer gestärkt werden müssen und dass hier Innovationspotenziale (Car2car, car2infrastructure) und Beschäftigungsmöglichkeiten liegen;
55. bedauert, dass die derzeitige rechtliche Zersplitterung auf dem Anschlussmarkt zu Lasten der Autofahrer und eines gesunden und lautereren Wettbewerbs zwischen den Mitgliedstaaten geht; setzt sich für eine Annäherung der Rechtsvorschriften ein, die gleichzeitig zum Nutzen der Beschäftigung und der Kaufkraft der Autofahrer und zur Erhaltung und Entwicklung der Produktionskette und des Anschlussmarkts in Europa erfolgen soll, insbesondere auf dem Ersatzteilmarkt und in Bezug auf die Informationen für Autofahrer über ihre Rechte bei Reparaturen; fordert die Kommission auf, diese Annäherung durch eine eingehende und vergleichende Studie zu unterstützen, in der die Auswirkungen dieser rechtlichen Zersplitterung für den Binnenmarkt, die europäische Produktion und die Kaufkraft der Autofahrer untersucht werden;

56. fordert eine Koordinierung auf EU-Ebene, um die Einfuhr gefälschter Fahrzeugteile stärker zu bekämpfen;
57. weist darauf hin, dass die Mitgliedstaaten für mehr Transparenz und größere Achtung der Grundsätze von Treu und Glauben in den Geschäftsbeziehungen zwischen Herstellern und Händlern sorgen müssen; ist der Ansicht, dass dies zuverlässig durch die Einführung eines Verhaltenskodex zwischen Herstellern und Händlern erreicht werden könnte; ist der Ansicht, dass dieser Kodex im Einklang mit den zusätzlichen Leitlinien der Kommission 2010/C 138/05 mindestens Klauseln zur Verlagerung der Wirtschaftstätigkeit von Händlern, zum Mehrmarkenvertrieb und zum Recht auf Entschädigung bei Auflösung des Vertrags durch den Hersteller ohne triftigen Grund enthalten müsste;
58. fordert die Kommission auf, in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten Maßnahmen durch geeignete Maßnahmen ein hohes Maß an Verbraucherschutz, Transparenz und Sicherheit auf dem Gebrauchtwagenmarkt sicherzustellen und darauf hinzuarbeiten, dass umweltverschmutzende und weniger sichere Fahrzeuge allmählich vom Markt verschwinden; lobt die in der Verordnung der Kommission über die technische Überwachung von Kraftfahrzeugen enthaltene Empfehlung, bei jeder Überprüfung eine Kilometerstandsaufzeichnung vorzuschreiben; ist der Auffassung, dass Initiativen wie der „Fahrzeugpass“ in Belgien durch einen europäischen Standard gefördert werden könnten; merkt an, dass die Verfahren zur erneuten Zulassung bei der Verbringung von Fahrzeugen auch grenzüberschreitenden Kilometerstands Fälshungen einen Riegel vorschieben müssen;
59. bekräftigt, dass es im wirtschaftlichen Interesse Europas liegt, neue Großprojekte in der Industrie wie im Bereich Raumfahrt und Weltraum einzuleiten, damit die notwendige kritische Masse erreicht wird, um sich mit der weltweiten Konkurrenz messen zu können; weist darauf hin, dass diese Großprojekte auf EU-Ebene oder auch freiwillig zwischen mehreren Mitgliedstaaten stattfinden können;
60. betont die Bedeutung intelligenter Spezialisierungsstrategien, wodurch ein Rahmen geschaffen wird, innerhalb dessen intraeuropäischer Wettbewerb im gleichen Betätigungsfeld durch einander ergänzende regionale Spezialisierungen ersetzt werden kann und die EU so gegenüber Drittstaaten wettbewerbsfähiger wird;
61. lenkt die Aufmerksamkeit:
- a. der Mitgliedstaaten auf die verfügbaren alternativen Lösungen zur Ankurbelung der Nachfrage, beispielsweise durch Labels, gezielte Freigabe von Investivlöhnen, Steuerentlastung für Unternehmensfuhrparks, Recycling von Materialien, Vergabe öffentlicher Aufträge,
 - b. der Unternehmen auf Strategien zur Vermarktung, beispielsweise Versicherungen, einschließlich Restschuldversicherung bei Arbeitslosigkeit, Garantieverlängerung, Carsharing, Verkauf per Internet;
62. äußert sein Bedauern darüber, dass der Aktionsplan CARS 2020 vorrangig auf europäische Automobilhersteller ausgerichtet ist und der Stellenwert des gesamten Anschlussmarkts sowie seiner Akteure und Bedürfnisse unberücksichtigt bleibt; ist der

Auffassung, dass die Politik im Automobilssektor breiter aufgestellt werden muss und sich auf einen ganzheitlichen Ansatz stützen muss; ist der Ansicht, dass das Ziel vor allem darin bestehen sollte, gleiche Bedingungen für alle beteiligten Akteure zu schaffen; stellt daher fest, dass die europäische Politik im Automobilssektor auch Bestimmungen umfassen sollte, die auf sämtliche Akteure abgestimmt sind, die an der Auslieferung und Reparatur beteiligt sind – von großen Herstellern bis hin zu KMU;

Auslandsmärkte und Handelsbeziehungen

63. weist darauf hin, dass die Automobilindustrie einen beträchtlichen positiven Beitrag zur Handelsbilanz der EU liefert, dass Ausfuhren in die neuen Märkte unbestreitbar eine Voraussetzung dafür darstellen, unseren langfristigen Erfolg zu maximieren, und dass Allianzen mit ausländischen Fonds und Unternehmen maßgebliche Faktoren für die Zukunft unserer Firmen sind, ebenso wie die Einrichtung von Standorten außerhalb der Grenzen der Union für ihr Wachstum (insbesondere für Fertigung und Verkauf vor Ort) und die Einfuhr von Fahrzeugen zur Deckung der Nachfrage;
64. begrüßt die Erklärung der Kommission, wonach bei den Arbeiten zu einem Freihandelsabkommen mit den Vereinigten Staaten und Japan und zu einem gleichberechtigten Zugang zu den Weltmärkten ein Durchbruch erzielt worden ist, was bedeutet, dass sich sämtliche Akteure auf dem weltweiten Automobilmarkt streng an die gleichen Vorschriften halten müssen; ist der Auffassung, dass auf diese Weise die Wahrscheinlichkeit erhöht wird, dass eine nachhaltige Entwicklung und die Verbesserung der Verkehrssicherheit weltweit die Voraussetzung dafür sind, einen Wettbewerbsvorteil zu erzielen;
65. teilt die Auffassung, dass eine einheitliche internationale Typgenehmigung, die die Überprüfung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen im gesamten Binnenmarkt ermöglicht und auf Umwelt- und Sicherheitsstandards der EU beruht, maßgeblich dafür sein kann, unlauteren Wettbewerb zu bekämpfen;
66. stellt fest, dass die Nachfrage in den Schwellenländern nicht nur in der Luxuskategorie wachsen wird, sondern auch in preiswerteren Segmenten, und dass innerhalb der europäischen Industrie in diesen Segmenten ein größerer Wettbewerb herrschen wird;
67. bekräftigt, dass die Wettbewerbsfähigkeit eines Großteils unserer Automobilunternehmen aufgrund der zunehmenden und manchmal unlauteren Konkurrenz von Unternehmen aus Drittländern abnimmt; bekräftigt, dass ein Großteil davon das Potenzial zum Erfolg hat, wenn man ihnen die Möglichkeit gibt, die wachsende Nachfrage auf den neuen Exportmärkten zu decken; fordert mit Nachdruck, dass die Kommission ihre Handelspolitik umstrukturiert, damit:
 - a. die Instrumente der Mitgliedstaaten zur Förderung der europäischen Unternehmen und zum Schutz von Produkten, Investitionen und Rechten an geistigem Eigentum im Ausland koordiniert werden können;
 - b. alle europäischen Instrumente zur Exportförderung und insbesondere die, in deren Mittelpunkt KMU stehen, zentralisiert werden können („Small Business, Big World“), insbesondere durch die Schaffung einer umfassenden, zugänglichen und

sektorspezifischen digitalen Plattform;

- c. der Grundsatz der Gegenseitigkeit, dem von der Kommission in „CARS 2020“ zu wenig Bedeutung beigemessen wird, schrittweise ins Zentrum unserer Handelsbeziehungen gerückt wird;
 - d. der Abbau nicht-tarifärer Handelshemmnisse im Automobilssektor vorangetrieben werden kann;
 - e. die Reaktionszeit für die Einleitung von Untersuchungen und die Anwendung von Handelsschutzinstrumenten verbessert werden kann.
68. fordert die Kommission auf, ihre Ex-ante-Folgeabschätzungen zukünftiger Handelsabkommen auf den Aspekt der Wettbewerbsfähigkeit in der Automobilbranche auszuweiten, nach ihrem Inkrafttreten neue Studien durchzuführen und die kumulierten Auswirkungen von Abkommen, sowohl derjenigen, die bereits in Kraft sind, als auch derjenigen, über die gerade verhandelt wird, regelmäßig auf der Grundlage von spezifischen und definierten Kriterien zu beurteilen, wobei auch zu prüfen wäre wie die Interessenträger einbezogen werden;
69. fordert, dass sich das Parlament mit den notwendigen Mitteln ausstattet, um die Auswirkungen jedes FHA selbst beurteilen zu können;
- o
- o o
70. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission sowie den Mitgliedstaaten zu übermitteln.

BEGRÜNDUNG

Was bedeutet die Automobilindustrie für Europa?

Die europäische Automobilindustrie stellt unbestreitbar einen strategischen Vorteil für Wirtschaft und Beschäftigung in der Europäischen Union dar.

In ihrem Aktionsplan „CARS 2020“ macht die Kommission die Bedeutung dieser Branche anhand einer Reihe von Zahlen deutlich:

- 12 Millionen direkte und indirekte Arbeitsplätze,
- 4 % des BIP auf europäischer Ebene,
- 90 Mrd. EUR an Handelsüberschüssen,
- ein Viertel der weltweiten Produktion an Motorfahrzeugen.

Hinzu kommt die Wertschöpfung in den vor- und nachgelagerten Bereichen:

- F&E: 80 % der privaten Investitionen in F&E,
- Innovation: Technologietransfers, neue Materialien, Batterien, Brennstoffzellen,
- Know-how: Management, Fachkenntnisse zu Fertigungsverfahren,
- und positive externe Effekte für die Wirtschaft: Versicherungen, Steuereinnahmen;

Die Automobilindustrie ist ein Grundpfeiler unserer industriellen Wirtschaft, in realer ebenso wie in symbolischer Hinsicht. Diese Branche ist repräsentativ für die Besonderheiten der europäischen Industrie, und prioritäre und zügige politische Maßnahmen sind folglich angebracht.

Warum befasst sich das Europäische Parlament mit dieser Angelegenheit?

Die Automobilbranche in Europa befindet sich in einer nie dagewesenen Krise. 2012 wurden in Europa kaum 12 Millionen verkaufte Fahrzeuge registriert gegenüber etwa 17 Millionen im Jahr 2007, direkt vor der Krise; das ist der niedrigste Stand seit 1995. Anfang 2013 deuteten die Zahlen auf einen Rückgang hin, der dem Stand Anfang der 1990er Jahre entspräche. Der Grund für diesen Rückgang ist in dem plötzlichen und anhaltenden Rückgang der Kaufkraft der europäischen Haushalte aufgrund der Wirtschaftskrise zu suchen. Kauf und Unterhalt eines Fahrzeugs stellen für Haushalte den zweitgrößten Ausgabenfaktor nach den mit der Wohnung verbundenen Ausgaben dar.

Die Menschen in Europa stellen sich Fragen über die Zukunft dieser Branche, die den allgemeinen Zustand der Wirtschaft widerspiegelt und der von Seiten der Medien und der Öffentlichkeit gerade höchste Aufmerksamkeit zuteilwird. Dementsprechend hat das Europäische Parlament als einziges direkt gewähltes EU-Organ die Pflicht, auf ihre Sorgen zu reagieren. Obwohl der vorliegende Bericht keinerlei bindende Wirkung hat und obwohl die

Europäische Union nur geringen Handlungsspielraum hat, um direkt auf die Krise zu reagieren, ist der Berichterstatter der Ansicht, dass wir die Pflicht haben, uns dieses Themas eingehend anzunehmen und Vorschläge bei den europäischen Organen, den Mitgliedstaaten und den Unternehmen zu machen.

Das Ziel des vorliegenden Berichts muss darin bestehen, bei öffentlichen Maßnahmen den Worten Taten folgen zu lassen. Er muss einen wesentlichen Mehrwert zum Aktionsplan der Kommission beitragen. Angesichts der Vielzahl der angesprochenen Themen sollte der Bericht einen gut nachvollziehbaren und zentralen roten Faden haben: die industrielle Fertigung.

Ist der Aktionsplan ausreichend?

Positiv zu beurteilen ist auf jeden Fall die Arbeit, die die Kommission mit ihrem Aktionsplan „CARS 2020“ geleistet hat, und alle Kontakte, die auf institutioneller Ebene zwischen den verschiedenen Akteuren des Sektors geschaffen wurden (Gründung und Reaktivierung der Hochrangigen Gruppe „CARS 21“). Sie hat eine Dynamik entwickelt, bei der die industrielle Automobilfertigung in den Mittelpunkt der wirtschaftlichen Entwicklung gestellt wird. Vor einigen Jahren hatte Europa beschlossen, auf Dienstleistungen zu setzen, heute erkennen die führenden Politiker an, dass unter wirtschaftlichem und sozialem Blickwinkel Interesse daran besteht, wieder eine solide und nachhaltige Produktionsbasis aufzubauen. Das ist eine mutige politische Entscheidung, die wir unterstützen müssen. Wieder eine Produktionsbasis aufzubauen bedeutet auch, weniger abhängig von unseren Konkurrenten zu werden.

„CARS 2020“ ist der erste branchenspezifische Ansatz, der von der Kommission seit dem Vertrag von Lissabon entwickelt wurde. Das ist ein gutes Zeichen, das darauf hindeutet, dass die Kommission die Automobilindustrie zu einer Priorität machen möchte. Der Aktionsplan hat den Vorteil, dass dabei in einem einzigen Dokument alle Kompetenzbereiche in der Automobilindustrie zusammengefasst werden. Allgemein ist die Absicht der Kommission zu begrüßen, den Anteil der Branche am BIP zu steigern, und zwar von derzeit 16 % auf 20 % im Jahr 2020. Dazu ist es allerdings erforderlich, dass sich das Parlament mit den dafür erforderlichen Mitteln ausstattet.

Der Berichterstatter ist der Ansicht, dass der Umfang des Aktionsplans Schwächen und Lücken aufweist, insbesondere und zum Großteil bei den Schlussfolgerungen der Hochrangigen Gruppe „CARS 21“ (Juni 2012). Das Fazit ist dementsprechend einseitig und die vorgeschlagenen Lösungen weniger attraktiv als erhofft.

Generell begnügt sich die Kommission damit, den Sachstand der allgemeinen und branchenübergreifenden Lage der Automobilindustrie zu referieren. Bei einer tiefer gehenden Analyse stellt sich jedoch heraus, dass die Wirtschaftskrise nicht alle Sparten gleich hart getroffen hat und dass deshalb differenzierte Antworten notwendig sind für:

- die Konstrukteure (interne Organisation, Verkaufsstrategien, Märkte),
- die Marktsegmente (Luxusmarken, Mittelklassewagen und Einstiegsmodelle), Produkte (Pkw, Lkw, Zweiräder),

- und die diversen Segmente der Branche (Zulieferer, Konstrukteure, Vertrieb und Anschlussmarkt).

Zu bedauern ist auch, dass die Kommission die zahlreichen strukturellen Änderungen der Nachfrage nicht ausreichend berücksichtigt, die wesentliche Gründe für den Rückgang des europäischen Marktes sind:

- der demografische Wandel: Verstädterung, Alterung der Bevölkerung,
- soziologische Änderungen und geändertes Verhalten: allgemeine Mobilität, Zufahrtsbeschränkungen für Fahrzeuge in den Stadtzentren, unterschiedliche Nutzung abhängig von der Wohnumgebung, Markenimage,
- wirtschaftliche Veränderungen: Verringerung der durchschnittlichen Ausgaben für Fahrzeuge, Anstieg der Kraftstoffpreise, explosionsartiges Wachstum des Gebrauchtfahrzeugmarktes,
- technischer Wandel: beträchtlicher Anstieg der Lebensdauer der Fahrzeuge und ihrer Qualität.

Darüber hinaus weist die Kommission nur auf die Produktionsüberkapazität (die auf durchschnittlich 20 % geschätzt wird) und die Umstrukturierungen hin, ohne Lösungen vorzuschlagen, insbesondere die Gelegenheit für andere Branchen, von den industriellen Kompetenzen der Mitarbeiter der Automobilbranche, die ihren Arbeitsplatz verloren haben, zu profitieren.

Zum Grundsatz der Gegenseitigkeit bei den Handelsbeziehungen schweigt die Kommission sich ebenfalls aus.

Zu bemängeln ist ferner, dass gewisse Konzepte nicht gut definiert wurden, obwohl es sich dabei um unabdingbare Voraussetzungen für zukünftige Maßnahmen in diesem Bereich handelt:

- Gilt als europäisches Unternehmen ein Unternehmen, das seinen Firmensitz in Europa hat, seine Produktionsstätten jedoch anderswo in der Welt, oder um ein Unternehmen, das eine oder mehrere Produktionsstätten in Europa hat, seinen Firmensitz jedoch außerhalb, oder ein Unternehmen, das seinen Firmensitz und seine Produktionsstätten in Europa hat? Dies muss geklärt werden, zumal mit diesem Aktionsplan wieder für Wachstum und Beschäftigung in Europa gesorgt werden soll. Das wird gelingen, wenn alle Instrumente genutzt werden, um der Gesamtheit dieser europäischen Unternehmen zu helfen, aber insbesondere, wenn die Niederlassung von Firmen in Europa unterstützt wird. Dafür benötigen wir in ganz Europa ein klares Bild unserer Maßnahmen, und diese Vision gibt es noch nicht.
- Die Wertschöpfungskette und die Produktionskette sind zwar unterschiedliche Konzepte, deren Erhaltung und Entwicklung für Europa jedoch beide von Interesse sind. Mit einer fest in Europa verwurzelten Wertschöpfungskette wird es uns gelingen, Wettbewerbsfähigkeit für die Produkte, die wir am besten beherrschen (fortschrittliche Technologien) zu entwickeln oder wieder zu entwickeln. Durch den

Erhalt einer kohärenten Fertigungskette, d. h. auch der vor- und nachgelagerten Industrie, wird vermieden, dass Europa nur bei einem Teil der Kette vertreten ist und nur einen Teil beherrscht. Es muss jedoch das optimale Gleichgewicht gefunden werden, da Europa bei bestimmten Kosten (insbesondere Energie und Arbeitskosten) immer weniger wettbewerbsfähig wird.

Was kann das Europäische Parlament beitragen?

In CARS 2020 angesprochene Themen

Die durch den Aktionsplan angestoßene Debatte muss dazu führen, erneut gründlich über die Mobilität im 21. Jahrhundert nachzudenken. Der Status quo ist die schlechteste aller Lösungen. Dabei muss allerdings pragmatisch vorgegangen werden, und es sollten keine Lösungen vorgeschlagen werden, die keinen Bezug zu den Erwartungen und zur Realität haben, und somit zu stark eine Nachfrage vorwegnehmen, die es noch nicht gibt.

Auch die Frage des Klimawandels muss weiterhin im Mittelpunkt unserer Maßnahmen stehen. Europa hat sich in einem solchen Maß mit Mitteln dafür ausgestattet, dass wir zum Vorbild für den Rest der Welt geworden sind. Aber in dieser Zeit der Krise müssen wir eine andere Priorität haben, die genauso wichtig und richtig ist: auf die wesentlich alltäglicheren Sorgen unserer Mitbürger eingehen, d. h. den Verlust an Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft, den Verlust an Kaufkraft, die Vernichtung von Arbeitsplätzen und die immer schärfere Konkurrenz aus dem Ausland. Zunächst und in erster Linie müssen wir im vorliegenden Bericht auf diese Vertrauenskrise reagieren.

Daher wurden zunächst einmal die in „CARS 2020“ entwickelten Aspekte aufgegriffen und vervollständigt, um:

- den Schwerpunkt auf die technologische Entwicklung (einziger Wettbewerbsvorteil, der Union gegenüber den BRICS-Staaten, den wir jedoch nach Kräften fördern und vorantreiben müssen) und auf die Erforschung von alternativen Energien zu legen, wobei ihre Chancen auf dem Markt jedoch genau gemessen werden müssen,
- die Rechtsvorschriften auf die festgelegten Ziele abzustimmen,
- die Mittel zu finden, um die Kompetenzen von Morgen vorherzusehen, damit sich die personellen Ressourcen an den sich wandelnden Bedarf und sich wandelnde Produktionswerkzeuge anpassen,
- dafür zu sorgen, dass die Beziehungen innerhalb der Fertigungskette ausgeglichener werden, um den Wettbewerb zu fördern und die am stärksten gefährdeten Unternehmen besser zu schützen,
- die uns zur Verfügung stehenden Mittel zu optimieren und bei Bedarf neu zu definieren,

- die Nachfrage auf dem Binnenmarkt anzuregen, da die europäischen Unternehmen hauptsächlich den europäischen Markt beliefern,
- die Handelsbeziehungen gerechter zu gestalten, damit unsere Unternehmen auf den neuen Märkten bestmöglich aufgestellt sind;

Politische Steuerung

Europa muss dringend einen Plan für Reformen und politische Weichenstellungen festlegen, der auf dem tatsächlichen Willen basiert, unsere Automobilindustriepolitik auf europäischer Ebene zu konsolidieren. Das fehlt leider in den Vorschlägen des Aktionsplans „CARS 2020“.

Europa muss schneller auf Veränderungen reagieren können. Die von der Kommission durchgeführte Arbeit, sowohl in ihren Dienststellen als auch in den Hochrangigen Gruppen, muss jetzt auf politischer Ebene umgesetzt werden. Das könnte sich beispielsweise in der Einführung einer ehrgeizigen Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission äußern. Europa stehen viele Mittel zur Verfügung (Binnenmarkt, internationaler Handel, Umwelt, Forschung und Entwicklung). Möge der vorliegende Bericht aufzeigen, wie diese besser genutzt und koordiniert werden können und parallel dazu eine Arbeit tief greifender Reformen eingeleitet werden kann, um diese Mittel besser auf unsere Ziele abzustimmen.

Nach Ansicht des Berichterstatters ist der vorliegende Bericht die Gelegenheit, offen die Methoden zu erörtern, die sich (beispielsweise in den Vereinigten Staaten) bewährt haben, sich die Frage zu stellen, über welche Mittel die Union verfügt, wie groß unsere Unternehmen sein sollen und welchen scharfen Wettbewerb sich unsere europäischen Unternehmen liefern, während wir mit der immer stärkeren Konkurrenz unserer ausländischen Konkurrenten fertig werden müssen, bei uns genauso wie auf den Auslandsmärkten. Wir müssen diese neue internationale Umgebung analysieren.

Die Maßnahmen der Europäischen Union sind in einer Vielzahl von Bereichen wirksam. Trotzdem gibt es in ihrer „Marketing-Strategie“ beträchtliche Lücken. Genauer gesagt, einen wesentlichen Mangel an Bekanntheit. Europa hat Schwierigkeiten, sein technologisches Know-how (im Bereich Handel und bei Normen) auf der internationalen Bühne zu verkaufen. Das entwickelt sich zu einer beträchtlichen Beeinträchtigung, denn wenn wir nicht handeln, werden wir immer stärker abhängig von Normen, die wir nicht entwickelt haben. Es ist an der Zeit, in dieser Situation Abhilfe zu schaffen, um das Vertrauen der Bürger, der Unternehmen und der Investoren wiederherzustellen.

Deshalb sei hier auch auf die „politische Steuerung“ eingegangen, die in „CARS 2020“ nicht vorkam, um diesen Themen die angemessene Bedeutung beizumessen.

23.9.2013

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR INTERNATIONALEN HANDEL

für den Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie

zu CARS 2020: Ein Aktionsplan für eine wettbewerbsfähige und nachhaltige
Automobilindustrie in Europa
(2013/2062(INI))

Berichterstatte(r)in: Maria Badia i Cutchet

VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für internationalen Handel ersucht den federführenden Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. betont, dass die Automobilindustrie der Union, die derzeit direkt oder indirekt zur Schaffung von 12 Millionen Arbeitsplätzen beiträgt, strategische Bedeutung für Wirtschaft und Beschäftigung in der EU hat, und weist darauf hin, dass sie trotz eines gesteigerten und mitunter unfairen Wettbewerbs von Unternehmen aus Drittländern einen beträchtlichen Beitrag zur Außenhandelsbilanz der EU leistet;
2. erkennt an, dass der EU-Markt für Neuwagen schrumpft, obwohl die Nachfrage nach umweltfreundlichen (Elektro-, Hybrid-, Plug-In-) Fahrzeugen steigt; fordert die Kommission auf, unverzüglich eine nachhaltige Strategie umzusetzen, um die Automobilindustrie zu fördern und zu verbessern, insbesondere die CARS-2020-Maßnahmen, damit sich die Industrie auch weiterhin durch Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit auszeichnen und auf neuen Märkten Fuß fassen kann;
3. weist darauf hin, dass nach Angaben der Internationalen Energieagentur bis zum Jahr 2050 beinahe 60 % aller weltweit verkauften Neufahrzeuge Hybrid-, Plug-in- oder Elektrofahrzeuge sein werden;
4. betont, dass europäische Hersteller hinter dem Markt für umweltfreundliche Fahrzeuge zurückbleiben, dass jedoch nationale Ziele ein weiteres Wachstum dieses Marktes fördern;
5. betont, dass der Verkehrssektor in den kommenden Jahrzehnten im Einklang mit anderen EU-Maßnahmen stärker elektrifiziert werden muss;

6. erkennt an, dass die Nachfrage in den Schwellenländern nicht nur in der Luxuskategorie wachsen wird, sondern auch in preiswerteren Segmenten, und dass innerhalb der europäischen Industrie in diesen Segmenten ein größerer Wettbewerb herrschen wird;
7. ist davon überzeugt, dass diese Industrie eine wesentliche Triebkraft für technologische Innovationen und einen wichtigen Wachstumsmultiplikator darstellt; ist der Ansicht, dass die Industrie unbedingt innovativ bleiben muss, um ihre Führungsposition in Bezug auf Nachhaltigkeit und Technologie zu behaupten und um Beschäftigung und die Unterstützung für Unternehmen zu fördern, einschließlich KMU, um auf diese Weise die internationale Wettbewerbsfähigkeit zu steigern; ist der Ansicht, dass die Konzeption von sauberen Fahrzeugen die Energieabhängigkeit der Union von Drittstaaten verringern würde; betont, dass öffentliche Verkehrsnetze, Verkehrsmobilität und die bahnbrechenden Errungenschaften intelligenter Städte, wie Hybridfahrzeuge oder Fahrzeuge ohne - Abgasemissionen, eine starke Hebelwirkung auf die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilbranche haben; betont, welche Rolle die Vergabe öffentlicher Aufträge in diesem Zusammenhang spielen kann, wenn sie als strategisches Werkzeug für die Industriepolitik genutzt wird; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, ihre Zusammenarbeit und ihre Anstrengungen zu verstärken, um Europas Führungsposition auf dem Gebiet des internationalen Normungsprozesses auszubauen und auf diese Weise sicherzustellen, dass die EU ihre technologische Führungsrolle auf den Weltmärkten beibehält; weist erneut darauf hin, dass ein klarer und stabiler rechtlicher und steuerlicher Rahmen für die Förderung von Investitionen in die Automobilbranche von entscheidender Bedeutung ist;
8. betont die Notwendigkeit, in Design und Fertigung neuer Produkte zu investieren und dabei innovative Technologien zu schaffen, die für Verbraucher weltweit konzipiert wurden, um das Wachstum der gesamten EU-Wertschöpfungskette zu unterstützen;
9. betont, dass die anstehenden Umweltherausforderungen wichtige Triebkräfte für Innovation sind; verweist darauf, dass weitere technologische Fortschritte gemacht werden müssen, um die Umwelteffizienz von Fahrzeugen zu verbessern und gleichzeitig die Entwicklung und die Marktakzeptanz von Fahrzeugen fördern, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, wie etwa Elektrofahrzeuge; verweist ferner darauf, dass technische Vorschriften, die auf die weitere Reduzierung von CO₂-Emissionen abzielen, weitere Fortschritte machen müssen;
10. befürwortet den Konsens der Hochrangigen Gruppe CARS 21, dass die Handelspolitik der Union die Wettbewerbsfähigkeit der EU auf den globalen Märkten durch die internationale Harmonisierung von Fahrzeug-Regelungen fördern sollte, und dass die Bedeutung der Erhaltung einer starken und wettbewerbsfähigen Automobilfertigungsindustrie bei der Handelspolitik der EU vollständig berücksichtigt werden sollte, und ist fest davon überzeugt, dass dies nicht zulasten von Arbeitsrechten und sozialer Gerechtigkeit oder Sozialstandards gehen sollte;
11. unterstreicht die Bedeutung von multilateralen und bilateralen Verhandlungen, die auf die Förderung der Gegenseitigkeit im Hinblick auf den Marktzugang und die Reduzierung und die Beseitigung von Zöllen und von nichttarifären Handelshemmnissen abzielen sollten, die nicht durch Gesundheits- oder Umweltschutzbedenken gerechtfertigt sind; ist

der Auffassung, dass die Handelsabkommen der Union und bilaterale regulatorische Zusammenarbeit weitreichende Verpflichtungen zur Beseitigung von nichttarifären Handelshemmnissen beinhalten sollten, die sich auf die Automobilwirtschaft auswirken, und den Zugang zu importierten Rohstoffen sicherstellen sollten; betont, dass die gewerblichen Schutzrechte von europäischen Unternehmen wirksam geschützt und von allen Partnerländern der Union respektiert werden müssen;

12. fordert die Kommission auf, ihre Anstrengungen im Hinblick auf eine globale Normung fortzusetzen; ist der Auffassung, dass die Handelspartner der EU die UNECE-WP.29-Normen akzeptieren sollten, und dass neue globale Lösungen für innovative Technologien, wie z. B. ein Universalstecker für E-Autos, gefunden werden müssen;
13. stellt fest, dass die Ausarbeitung eines Vorschlags für eine neue Richtlinie zur gegenseitigen Anerkennung von internationalen Typengenehmigungen für ganze Fahrzeuge und Ersatzteile für Reparatur und Wartung unbedingt beschleunigt werden muss, um den Verwaltungsaufwand in Verbindung mit der Einführung des gleichen Fahrzeugmodells auf verschiedenen Drittlandmärkten zu verringern;
14. betont, dass internationale Rahmen zur Zusammenarbeit an Normen und technischen Regulierungen die bevorzugte Option bleiben sollten, um eine diesbezügliche Harmonisierung anzustreben, und dass alle bilateralen Initiativen im Hinblick auf ihre Multilateralisierung, auch unter Einbeziehung aufstrebender Volkswirtschaften, entwickelt werden sollten; ist der Ansicht, dass die EU in diesem Zusammenhang ihre Umweltaforderungen weiter stärken und versuchen muss, auf dieser Grundlage die fortschrittlichsten internationalen Normen festzulegen;
15. begrüßt die Initiative im Rahmen des Transatlantischen Wirtschaftsrats, die Arbeit an einer globalen technischen Regelung über die Sicherheit und Förderung von Elektrofahrzeugen aufzunehmen, und unterstreicht, wie wichtig es ist, dass möglichst viele Mitglieder geworben werden, einschließlich der wichtigsten Handelspartner der EU;
16. fordert die Kommission mit Nachdruck auf, dafür zu sorgen, dass alle Verpflichtungen in bestehenden und zukünftigen Handelsverhandlungen und -vereinbarungen effizient erfüllt werden; fordert die Kommission auf, die handelspolitischen Schutzinstrumente der Gemeinschaft in Übereinstimmung mit den WTO-Vorschriften zu nutzen, und gegebenenfalls auf das Streitbeilegungssystem zurückzugreifen, um die Automobilindustrie der EU zu erhalten und gegen unlautere Handelspraktiken, die den Interessen der EU schaden, wie etwa Sondersteuern auf importierte Fahrzeuge, vorzugehen;
17. ist der Auffassung, dass die Investitionstätigkeit in Wachstumsmärkten durch Handelsverträge gestärkt und gesichert werden muss;
18. ist der Auffassung, dass mit den Investitionen in Drittstaaten auch die CSR-Standards und die Standards zur Teilhabe der Beschäftigten in der EU durch europäische Unternehmen in Drittstaaten umzusetzen und die regionale Entwicklung zu fördern sind;
19. fordert die Kommission auf, ihre Ex-ante-Folgeabschätzungen von zukünftigen Handelsabkommen auf den Aspekt der Wettbewerbsfähigkeit in der Automobilbranche

auszuweiten, nach ihrem Inkrafttreten neue Studien durchzuführen und die kumulierten Auswirkungen von Abkommen zu beurteilen, sowohl derjenigen, die bereits in Kraft sind, als auch derjenigen, über die gerade verhandelt wird, auf der Grundlage von spezifischen und definierten Kriterien, einschließlich der Art und Weise, in der Stakeholder einbezogen sind;

20. fordert die Kommission mit Nachdruck auf, so rasch wie möglich eine strategische Vision zu ihrer Industriepolitik zu entwickeln, die denjenigen Industriesektoren helfen würde, die von strukturellen Überkapazitäten betroffen sind, wie die Automobilbranche, um Trends vorwegzunehmen, indem sie zu Sektoren der Zukunft werden, wie etwa CO₂-freie öffentliche Verkehrsmittel.

ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

Datum der Annahme	17.9.2013
Ergebnis der Schlussabstimmung	+ : 25 - : 1 0 : 4
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	William (The Earl of) Dartmouth, Laima Liucija Andrikienė, Maria Badia i Cutchet, María Auxiliadora Correa Zamora, Andrea Cozzolino, George Sabin Cutaş, Marielle de Sarnez, Yannick Jadot, Metin Kazak, Bernd Lange, David Martin, Vital Moreira, Paul Murphy, Cristiana Muscardini, Franck Proust, Godelieve Quisthoudt-Rowohl, Niccolò Rinaldi, Helmut Scholz, Peter Šťastný, Robert Sturdy, Henri Weber, Jan Zahradil
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Amelia Andersdotter, Josefa Andrés Barea, Salvatore Iacolino, Elisabeth Köstinger, Emma McClarkin, Mario Pirillo, Jarosław Leszek Wałęsa
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)	Krzysztof Lisek

27.9.2013

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BESCHÄFTIGUNG UND SOZIALE ANGELEGENHEITEN

für den Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie

zu CARS 2020: Ein Aktionsplan für eine wettbewerbsfähige und nachhaltige Automobilindustrie in Europa
(2013/2062(INI))

Verfasserin der Stellungnahme: Birgit Sippel

VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten ersucht den federführenden Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. in der Erwägung, dass dynamische und inklusive Arbeitsmärkte mit Menschen mit hohen, marktrelevanten Qualifikationen für die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft und den sozialen Zusammenhalt wesentlich sind;
1. begrüßt den Aktionsplan für die Automobilindustrie und stellt fest, dass die Automobilindustrie für die Wirtschaft in der EU von strategischer Bedeutung ist, da in ihrem Rahmen etwa 12 Millionen direkte und indirekte Arbeitsplätze bestehen und mit 90 Milliarden EUR (im Jahr 2011) ein messbar positiver Beitrag zu der Handelsbilanz der EU geleistet wird und in der Branche der größte Anteil an im Privatsektor getätigten Ausgaben für Forschung und Innovation bereitgestellt wird (etwa 30 Milliarden EUR im Jahr 2010) und sie eine wesentliche Triebfeder für die technologische Entwicklung darstellt; in der Erwägung, dass eine ambitionierte europäische Industriepolitik mit einem starken Fokus auf der Beschäftigung vor Ort und der Entwicklung ökologischer Technologien ein notwendiger Hebel für einen arbeitsplatzintensiven Aufschwung und die Förderung nachhaltigen Wachstums darstellt; betont, dass die europäische Automobilindustrie eine Erneuerungsstrategie hin zu nachhaltigeren Fahrzeugen als Teil eines ökologischeren Verkehrssystems benötigt;
2. weist auf die große Bedeutung einer Abgrenzung von den Weltmärkten hin, was Qualität und Sicherheit angeht; hält es in diesem Zusammenhang für erforderlich, in fortschrittliche Technologien zu investieren und auf Innovation zu setzen;

3. begrüßt den Vorschlag der Kommission für das Notrufsystem „eCall“, durch das im Falle eines schweren Unfalls automatisch ein vom Fahrzeug ausgehender Notruf an die Rettungsdienste erfolgt;
4. spricht sich im Interesse einer besseren Integration innerhalb der EU für eine Verbesserung der Leistungen und der Zugänglichkeit der in den Fahrzeugen vorgenommenen Anpassungen aus, die es Menschen mit Behinderungen ermöglichen, am Straßenverkehr teilzunehmen;
5. fordert eine Verbesserung der in der „Gemeinschaftsstrategie für Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz 2007–2012“ anerkannten Gesundheits- und Sicherheitsnormen am Arbeitsplatz, wobei die Weiterentwicklung der verschiedenen Arten von Arbeiten und Aufgaben zu berücksichtigen ist; fordert die Kommission in diesem Zusammenhang auf, so bald wie möglich eine europäische Gesundheits- und Sicherheitsstrategie für 2020 vorzulegen;
6. fordert, die Bemühungen zur Umsetzung der Ziele der Strategie Europa 2020 für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum durch eine Stärkung der Automobilindustrie in der EU zu fördern; betont in diesem Zusammenhang, dass Europa auch weiterhin ein starker Automobilfertigungsstandort bleiben muss, und zwar auch durch die Ausfuhr einer breiten Produktpalette an hochwertigen und technologisch nachhaltigen Fahrzeugen in Drittstaaten; betont, dass Forschung, Entwicklung und Innovation zunehmend an Bedeutung gewinnen, insbesondere, was die Notwendigkeit angeht, emissionsarme, energieeffiziente Fahrzeuge zu entwickeln, um die Wettbewerbsfähigkeit Europas zu wahren und einen höheren Beschäftigungsgrad zu erreichen, indem die Abhängigkeit Europas von Energieeinfuhren verringert wird;
7. verweist auf das Wachstumspotenzial bei Elektrofahrzeugen, und zwar nicht nur im Zusammenhang mit energetischer Nachhaltigkeit und dem Klimaschutz, sondern auch als Motor für Wirtschaftswachstum und Beschäftigung; fordert aus diesem Grund, dass Bemühungen zur Entwicklung und Verbesserung derartiger Elektrofahrzeuge unternommen werden und deren Nutzung in der EU vorangetrieben wird; weist darauf hin, dass hierfür Infrastrukturen für das Betanken bzw. Wiederaufladen von Fahrzeugen, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, geschaffen werden müssen;
8. begrüßt die von der Kommission vorgeschlagenen Programme Horizont 2020 und COSME, in deren Rahmen Unternehmen und KMU finanzielle Unterstützung für die Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit erhalten, während weitere Schritte hin zu einem ressourceneffizienteren und umweltfreundlicheren europäischen Verkehrssystem unternommen werden;
9. begrüßt die Maßnahmen, die im Rahmen der vierten Säule des Aktionsplans vorgeschlagen werden; betont, dass langfristige Strategien notwendig sind, die es Unternehmen und Arbeitnehmern erlauben, sich an den strukturellen Wandel anzupassen, indem der Wandel antizipiert wird und die sozialen Auswirkungen minimiert werden; fordert erneut einen Rechtsakt über die Unterrichtung und Anhörung von Arbeitnehmern, Antizipation und Management von Umstrukturierungen; legt besonderen Wert auf eine langfristige Planung des Strukturwandels, die bei eventuellen Änderungen des Beschäftigungsbedarfs einen schrittweisen Übergang gewährleistet; betont, dass das

Qualifikationsniveau beschäftigungserhaltend gestaltet sein und einen Übergang zu neuen Produktionsformen und Geschäftsmodellen erlauben sollte, wo dies notwendig ist;

10. fordert die Kommission mit Blick auf eine bessere Rechtsetzung dazu auf, systematischer vorzugehen, was die Bewertung der Auswirkungen ihrer Vorschläge auf die Fähigkeit der europäischen Automobilindustrie angeht, ihre Wettbewerbsfähigkeit auf internationaler Ebene zu wahren und folglich zahlreiche neue Arbeitsplätze zu schaffen, die für Europa sehr wichtig sind; fordert die Kommission in dieser Hinsicht nachdrücklich auf, der Übererfüllung des EU-Rechts auf nationaler Ebene („gold-plating“) aktiv entgegenzuwirken;
11. fordert die Mitgliedstaaten auf, Umstrukturierungsprozesse zu antizipieren, um Arbeitsplätze zu erhalten, die interne und externe Mobilität zu fördern und die potenziellen negativen Auswirkungen dieser Umstrukturierungsprozesses zu minimieren; fordert die Mitgliedstaaten auf, nationales Recht und die bestehenden EU-Richtlinien wie die Richtlinie über Massenentlassungen, die Richtlinie über Unternehmenstransfers sowie die Richtlinie zur Festlegung eines allgemeinen Rahmens für die Unterrichtung und Anhörung der Arbeitnehmer wirksam und unter angemessener Beachtung des Subsidiaritätsprinzips umzusetzen; ist der Ansicht, dass EU-Mittel eine wichtige Rolle bei der Vermeidung, Minimierung oder Linderung der potenziellen negativen Auswirkungen von Umstrukturierungsprozessen einnehmen sollten;
12. fordert, dass die Schließung von Produktionsstätten oder der Abbau von Arbeitsplätzen als Letztes in Betracht gezogen werden, wenn ein Umstrukturierungsprozess nicht zu vermeiden ist; weist dementsprechend darauf hin, dass den Interessenträgern in derartigen Fällen Informationen bereitgestellt werden sollten und dass mit diesen, und auch mit Gewerkschaften, Arbeitnehmervertretungen und Unternehmensvertretern Verhandlungen geführt werden sollten, um eine Vereinbarung zu treffen, die der Erhaltung der Tragfähigkeit des Unternehmens dient und gleichzeitig den Arbeitnehmerrechten Rechnung trägt;
13. fordert die Mitgliedstaaten auf, den Europäischen Fonds für die Anpassung an die Globalisierung (EGF) als kurzfristige Maßnahme umfassend zu nutzen, wenn Fabriken geschlossen oder erheblich verkleinert werden müssen; bekräftigt seine Auffassung, dass die Maßnahmen des EGF so konzipiert sein sollten, dass sie mit dem Wandel hin zu einer ressourceneffizienten und ökologisch nachhaltigen Wirtschaft vereinbar sind;
14. betont, dass der Qualifikationsbedarf antizipiert und das Qualifikationsniveau der Arbeitskräfte angepasst werden muss, und zwar auch durch lebenslanges Lernen; unterstützt das Vorhaben, einen Europäischen Qualifikationsrat für die Automobilindustrie einzusetzen, in dessen Rahmen die einschlägigen Studiengänge und Berufsausbildungen gefördert werden, indem Beobachtungsstellen für die Bereiche Industrie, Beschäftigung und Qualifikationen sowie die einschlägigen Sozialpartner und Organisationen von Ausbildungs- und Schulungsanbietern zusammengebracht werden, um den Austausch bewährter Verfahren, die Ausbildung von Fähigkeiten und die Schaffung von Arbeitsplätzen in der Automobilbranche zu fördern;
15. betont, dass ein Sozialdialog über die Anpassung der Qualifikationen und Umstrukturierungsprozesse geführt werden muss, und dass bewährte Verfahren

angewendet werden müssen¹; weist erneut auf positive Beispiele für die Entwicklung befristeter, innovativer Instrumente während der Krise hin, wie beispielsweise Kurzarbeit, in deren Rahmen dazu beigetragen wurde, dass die Beschäftigungszahlen aus der Zeit vor der Krise aufrechterhalten werden konnten;

16. legt den Mitgliedstaaten nahe, im Rahmen des Europäischen Semesters nationale Beschäftigungspläne zu verabschieden, mit denen den besonderen Fähigkeiten Rechnung getragen wird, die im industriellen Sektor allgemein und insbesondere im Automobilsektor benötigt werden;
17. ist der Auffassung, dass qualifizierte Arbeitskräfte eine Grundvoraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilbranche in Europa und für die Qualitätssicherung in dieser Branche sind; betont, dass aus diesem Grund die Bildungs- und Ausbildungssysteme modernisiert werden müssen, sodass die in der Zukunft benötigten Qualifikationen durch neue Lehrpläne, den Einsatz von IKT und Partnerschaften mit Arbeitgebern verbessert werden;
18. fordert, dass der Europäische Sozialfonds für die Umschulung und Weiterbildung von Arbeitnehmern und für Verbesserungen in Bezug auf das lebenslange Lernen genutzt wird und dass dabei dem Qualifikationsbedarf und der notwendigen Ausrichtung der Qualifikationen auf den Bedarf sowie der Antizipation des Wandels insbesondere in der Automobilindustrie und dabei wiederum den Überkapazitäten der europäischen Automobilindustrie sowie der Notwendigkeit Rechnung getragen wird, den Wandel hin zu einer nachhaltigen Wirtschaft und zu ökologischen Fahrzeugen zu bewältigen;
19. betont, dass EURES besser genutzt werden muss, und zwar als Instrument, das die Tätigkeiten der Arbeitsagenturen der Mitgliedstaaten ergänzt, und unterstützt in diesem Zusammenhang, dass EURES nicht nur zur Beratung von Arbeitnehmern, Arbeitssuchenden und Unternehmen im Hinblick auf das Recht auf Freizügigkeit genutzt wird, sondern auch als Arbeitsmarktinstrument mit besonderem Schwerpunkt darauf, die Betroffenen in eine unbefristete Vollzeitbeschäftigung zu bringen und damit dafür zu sorgen, dass diese ein erfülltes Leben führen können, und in diesem Rahmen wiederum die Möglichkeiten der europäischen Automobilhersteller dahingehend zu erweitern, die von ihnen benötigten Fachkräfte einstellen zu können;
20. weist auf die sozialen und wirtschaftlichen Vorteile der Schaffung zentraler Anlaufstellen hin, um die Freizügigkeit zwischen den Mitgliedstaaten zum Vorteil der Arbeitnehmer und der Automobilindustrie zu fördern;
21. vertritt die Auffassung, dass die Entwicklung neuer, umweltfreundlicher Technologien in der Automobilbranche, unter anderem zur Verminderung von Treibhausgasemissionen, sowohl den wirtschaftlichen Erfolg als auch die Arbeitsplätze in der Automobilbranche nachhaltig sichern könnte;

22. betont, dass Abschätzungen und Erwägungen in Bezug auf die sozialen Folgen bei allen

¹ Checkliste zu Umstrukturierungsprozessen in der Mitteilung der Kommission vom 3. Juni 2009 mit dem Titel „Ein gemeinsames Engagement für Beschäftigung“, COM (2009)257 endgültig.

Maßnahmen der Industriepolitik vorgenommen werden sollten; betont, dass sich soziale Unsicherheit negativ auf Innovationen, auf die Produktivität und die Kreativität der Arbeitskräfte und folglich auch auf das Wirtschaftswachstum auswirkt;

23. stellt fest, dass technologische Innovation und ökologisches Wachstum wesentliche Faktoren für die Wettbewerbsfähigkeit darstellen; betont, dass Innovationen in der europäischen Industrie, auch in der Automobilindustrie, durch öffentliche Gelder – beispielsweise seitens der EIB – gefördert werden sollten; betont, dass diese Maßnahmen davon abhängig gemacht werden sollten, inwiefern mit ihnen ein ökologischer Mehrwert entsteht und nachhaltige, hochwertige Arbeitsplätze innerhalb der EU geschaffen werden.

ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

Datum der Annahme	26.9.2013
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 34 -: 3 0: 0
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Edit Bauer, Heinz K. Becker, Pervenche Berès, Vilija Blinkevičiūtė, Philippe Boulland, David Casa, Alejandro Cercas, Ole Christensen, Derek Roland Clark, Minodora Cliveti, Emer Costello, Frédéric Daerden, Sari Essayah, Richard Falbr, Marian Harkin, Danuta Jazłowiecka, Ádám Kósa, Jean Lambert, Verónica Lope Fontagné, Olle Ludvigsson, Thomas Mann, Csaba Óry, Sylvana Rapti, Licia Ronzulli, Elisabeth Schroedter, Joanna Katarzyna Skrzydlewska, Jutta Steinruck, Ruža Tomašić, Traian Ungureanu
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Françoise Castex, Philippe De Backer, Anthea McIntyre, Ria Oomen-Ruijten, Evelyn Regner, Birgit Sippel, Csaba Sógor, Tatjana Ždanoka

10.9.2013

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR BINNENMARKT UND VERBRAUCHERSCHUTZ

für den Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie

zu CARS 2020: Ein Aktionsplan für eine wettbewerbsfähige und nachhaltige
Automobilindustrie in Europa
(2013/2062(INI))

Verfasser der Stellungnahme: Sergio Gaetano Cofferati

VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz ersucht den federführenden Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

- unter Hinweis auf die Entschließung des Europäischen Parlaments vom 3. Juli 2012 zu eCall: ein neuer Notruf 112 für die Bürger¹;
- 1. betont, dass ein europäischer Aktionsplan für die Automobilindustrie auf einem ganzheitlichen Ansatz beruhen muss, bei dem Vorschriften mit Investitionen in Infrastruktur und Maßnahmen zur Anregung der Nachfrage und zur Verbesserung des Humankapitals einhergehen, wodurch eine gute Ausbildung von Arbeitskräften gefördert wird; ist in diesem Zusammenhang der Ansicht, dass Investitionen zur Förderung der Entwicklung fortschrittlicher Technologien, darunter Maßnahmen zur Verbesserung der Straßensicherheit sowie zur Verringerung von CO₂-, Schadstoff- und Lärmemissionen, ausschlaggebend sind, wenn Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum erhalten und Mehrwert sowie Arbeitsplätze in der Automobilbranche geschaffen werden sollen; ist der Ansicht, dass dieser Aktionsplan mit anderen damit verbundenen EU-Maßnahmen abgestimmt werden sollte, um die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie sicherzustellen;
- 2. betont, dass der europäische Binnenmarkt der wichtigste Faktor für die gedeihliche Zukunft der europäischen Automobilindustrie ist, da er zum einen als Markt für Fahrzeuge gemeinsame technische Standards in Bezug auf Umwelt, Verkehrs- und Produktsicherheit

¹ Angenommene Texte, P7_TA(2012)0274.

und Lärmemissionen für 500 Millionen Verbraucherinnen und Verbraucher setzt, die über die Grenzen des Binnenmarktes hinaus Geltung und Wichtigkeit für andere Industrien haben, und da er zum anderen einer zukunftssträchtigen Automobilindustrie als Ort der Spitzenforschung mit öffentlichen und privaten Forschungseinrichtungen dienlich ist;

3. unterstreicht, dass ehrgeizige Investitionen auf europäischer Ebene getätigt werden sollten, um die vorgeschlagene Strategie zu unterstützen, auch durch das EU-Rahmenprogramm für Forschung und Innovation – Horizont 2020 – und den Europäischen Sozialfonds; fordert einen einfacheren Zugang zu Mitteln aus Horizont 2020 und betont, wie wichtig Investitionen in Forschung und Innovation sind, um auf dem Weltmarkt in allen Bereichen der Automobilindustrie und insbesondere in den Bereichen Straßensicherheit, hochwertiger Kundendienst, umweltfreundliche Mobilität, fortschrittliche Technologien und Produkte mit hohem Mehrwert wettbewerbsfähig zu bleiben; spricht sich darüber hinaus für eine Verwendung von Mitteln der Europäischen Investitionsbank zur Finanzierung solcher Projekte aus;
4. fordert, dass der Rechtsrahmen, der den Automobilssektor regelt, flexibel genug ist, um auf alle neuen technologischen Entwicklungen und Innovationen, die die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie stützen, schnell reagieren zu können und diese abzudecken;
5. mahnt, dass der europäische Binnenmarkt nicht nur der Herstellung und dem Vertrieb von Fahrzeugprodukten zu dienen hat, sondern auch der Wiederverwendbarkeit von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie der verbauten Rohstoffe. fordert die Kommission auf, einen europäischen Rahmen für die ökologische Wiederverwendung von Gebrauchtwagen zu entwickeln;
6. unterstreicht, dass der Fertigstellung und Herstellung des Industrieprodukts „Fahrzeug“ eine Wertschöpfungskette vorangeht, zu der die europäische Zulieferindustrie einschließlich kleiner und mittlerer Zulieferer von Bauteilen gehört und dass diese Zulieferindustrie bei der Entwicklung der Automobilindustrie eine wichtige Rolle spielt und ebenfalls den europäischen und globalen Herausforderungen einer Automobilindustrie unterworfen ist; weist darauf hin, dass europäische Zulieferer, einschließlich KMU, oft maßgebliche Innovatoren sind, die somit die Entwicklung der europäischen Fahrzeuge der Zukunft anregen und auch einen wichtigen Ersatzteilmarkt schaffen; bedauert, dass es für viele KMU in der Zulieferbranche schwierig ist, EU-Programme und -Mittel zu nutzen, und fordert leichteren Zugang dazu, auch über das Programm für die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen und KMU (COSME);
7. ist der Ansicht, dass der Ersatzteilmarkt gleichberechtigt neben dem Markt für das fertige Fahrzeugprodukt steht; betont, dass sich daraus auch eine Gleichberechtigung bei der Teilhabe und Verwaltung von Produktinformationen ergibt; stellt fest, dass abweichende nationale Vorschriften die Schaffung eines Binnenmarktes für Kraftfahrzeugeinstellungen und Ersatzteile sehr erschweren; fordert die Kommission daher mit Nachdruck auf, Vorschläge vorzulegen, um diesen Sektor zu harmonisieren und weiterzuentwickeln und die europäischen Standards auf der Grundlage der Herstellung zertifizierter Ersatzteile und Bauteile, die in der EU zugelassen sind, zu erweitern;
8. betont, dass Fahrzeuge von historischem Interesse und die dafür tätigen Unternehmen und

Arbeitnehmer besonders berücksichtigt werden sollten, da die Pflege, die Nutzung und der Erhalt von historischen Fahrzeugen nicht nur kulturelle und touristische sondern, bei stetiger Zunahme von der Anzahl von historischen Fahrzeugen, auch ökonomische Bedeutung hat; unterstreicht aber, dass die Definition eines historischen Fahrzeugs restriktiv zu handhaben ist, damit bei der stetigen Zunahme der Anzahl auch die potenziellen nachteiligen Auswirkungen auf Sicherheit und Umwelt aufgrund ihrer Besonderheit als historische Fahrzeuge und der damit einhergehenden Abweichungen von Standards von Neufahrzeugen gering bleiben;

9. begrüßt den Vorschlag zur Stärkung des Marktes für Fahrzeuge, die mit alternativen Kraftstoffen fahren, und Elektrofahrzeuge; stellt aber fest, dass die Entwicklung der Elektromobilität in Europa schleppend voranschreitet; fordert nachdrücklich, dass die Entwicklung geeigneter Infrastrukturen Priorität erhält, und zwar durch angemessene Investitionen auf europäischer und nationaler Ebene – einschließlich durch eine angemessene Finanzierung im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ – und durch gemeinsame Standards für alternative Kraftstoffe und Antriebssysteme; fordert die Kommission auf, gegebenenfalls entsprechende Legislativvorschläge zu machen, und fordert die rasche Annahme des Legislativvorschlags und eines gemeinsamen Standards für die Aufladeschnittstelle für Elektrofahrzeuge; betont, dass es wichtig ist, eine positive Einstellung gegenüber anderen innovativen Lösungen für den Antrieb von Elektrofahrzeugen, wie der Brennstoffzellentechnik, zu bewahren;
10. begrüßt den Vorschlag zur Entwicklung eines Kennzeichnungssystems für Kraftstoffe, das den Verbrauchern leicht verständliche Informationen über die Kompatibilität ihrer Fahrzeuge mit den zur Verfügung stehenden Kraftstoffen an die Hand gibt;
11. ist der Ansicht, dass die Entwicklung der europäischen Automobilindustrie den Export als bedeutende Komponente beibehalten sollte, ein Schwerpunkt jedoch auch die Anregung der heimischen Nachfrage durch öffentliche und private Investitionen, fairen Wettbewerb und die Verbesserung der Kaufkraft der europäischen Bürger sein muss; betont, dass die europäische Automobilindustrie mittels Innovation hochwertige Produkte anbieten und eine technologische Führungsposition bewahren muss, um für die Bürgerinnen und Bürger weiter attraktiv zu sein und die langfristige Wettbewerbsfähigkeit der Branche zu sichern;
12. fordert eine stärkere Abstimmung der Maßnahmen auf der Nachfrageseite für Fahrzeuge und Kraftstoffe, einschließlich finanzieller Anreize und Steuervergünstigungen, darunter direkte finanzielle Unterstützung und Steueranreize, einschließlich der Nutzung differenzierter Steuerregelungen; fordert die Kommission auf, den Leitlinien zu finanziellen Anreizen mehr verbindliche Maßnahmen folgen zu lassen, um gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten und zur Wettbewerbsfähigkeit der Branche in der gesamten EU beizutragen; ist der Auffassung, dass die Maßnahmen auf der Nachfrageseite, aber auch Maßnahmen, die mit den alltäglichen Kosten und Bedingungen zusammenhängen, die Verbraucher dazu veranlassen sollten, sich für sicherere und umweltfreundlichere Fahrzeuge zu entscheiden;
13. erinnert daran, dass in mehreren Mitgliedstaaten verschiedene Maßnahmen zur Erleichterung des Kaufs neuer und kraftstoffeffizienter Fahrzeuge mit geringen Emissionen existieren; ruft zum Austausch über solche bewährten Verfahrensweisen auf;

fordert die Mitgliedstaaten auf, innovative Steuermaßnahmen zu erwägen, um die Bürgerinnen und Bürger der EU dabei zu unterstützen, neue und umweltfreundliche Fahrzeuge zu kaufen;

14. erkennt die Notwendigkeit an, die strukturelle Überkapazität im Automobilsektor in der EU auf koordinierte Weise anzugehen, um die langfristige Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten; betont, dass jeder Fahrzeughersteller dafür verantwortlich ist, angemessene Lösungen für Herausforderungen zu finden; erkennt aber gleichzeitig an, dass effektive Eingriffe der öffentlichen Hand wichtig sind, um sicherzustellen, dass die negativen sozialen Auswirkungen jeder Umstrukturierung in der Branche auf ein Minimum beschränkt bleiben; legt besonderen Wert auf eine langfristige Planung des Strukturwandels, die bei eventuellen Änderungen des Beschäftigungsbedarfs sowohl die Beschäftigung durch Qualifizierung sichert als auch den gleitenden Übergang in neue Produktionen und Geschäftsmodelle gewährleistet; hält im Vorgriff auf den Wandel und zur Abfederung der sozialen Auswirkungen von Umstrukturierungen einen europäischen Rahmen für nötig, der auch einen Rechtsakt umfasst, etwa um Wettbewerbsverzerrungen auf dem Binnenmarkt zu verhindern;
15. begrüßt die Existenz des Fonds für die Anpassung an die Globalisierung und des Europäischen Sozialfonds und fordert, dass diese in Fällen von Umstrukturierungen im Automobilsektor optimal und gezielt eingesetzt werden, insbesondere für die Umschulung, Weiterbildung und Versetzung betroffener Arbeitnehmer und die Unterstützung betroffener Regionen;
16. fordert die Kommission auf, in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten Maßnahmen zu ergreifen, um ein hohes Maß an Verbraucherschutz, Transparenz und Sicherheit auch auf dem Gebrauchtwagenmarkt sicherzustellen und darauf hinzuwirken, dass umweltverschmutzende und weniger sichere Fahrzeuge allmählich vom Markt verschwinden; lobt ihre in der Verordnung über die technische Überwachung von Kraftfahrzeugen enthaltene Empfehlung, bei jeder Überprüfung eine Kilometerstandsaufzeichnung vorzuschreiben; ist der Auffassung, dass Initiativen wie der „Fahrzeugpass“ in Belgien durch einen europäischen Standard gefördert werden könnten; merkt an, dass die Verfahren zur erneuten Zulassung bei der Verbringung von Fahrzeugen auch von grenzüberschreitenden Kilometerstands Fäl schungen abhalten müssen;
17. fordert die Kommission auf, auf das Problem der Irreführung der Verbraucher durch unzutreffende Informationen zu Kraftstoffverbrauch und Umwattleistung von Fahrzeugen einzugehen; unterstützt die geplante Entwicklung eines neuen Fahrzyklus und neuer Prüfverfahren und fordert, dass diese unverzüglich eingeführt werden;
18. bekräftigt, wie wichtig konstruktive, transparente und respektvolle Beziehungen zwischen den verschiedenen Akteuren in der Automobilindustrie sind, insbesondere zwischen den Automobilherstellern und ihren Händlern, und dass dabei Ungleichgewichte zugunsten der stärkeren Partei zu vermeiden sind, die auch für die Verbraucher nachteilige Konsequenzen haben können;
19. erinnert daran, dass regionalen und lokalen Behörden abhängig von ihrer Zuständigkeit mehrere Instrumente zur Verfügung stehen, um die Automobilindustrie aktiv zu unterstützen, insbesondere im Bereich der Förderung von Elektrofahrzeugen durch ein

entsprechendes Parkplatzmanagement und die Bereitstellung administrativer Unterstützung für Investitionen in Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe; ermuntert dazu, dass ein Austausch über solche Verfahren auf europäischer Ebene stattfindet und diese effektiv koordiniert werden; fordert dazu auf, dass EU-Mittel gemäß den spezifischen Entwicklungsanforderungen der betroffenen Region gezielt und optimal eingesetzt werden;

20. fordert von der Kommission und den Mitgliedstaaten, sich stärker um die Straßenverkehrssicherheit zu bemühen und in diesem Zusammenhang Maßnahmen mit Blick auf die Fahrzeuge, die Infrastrukturen und das Fahrerverhalten vorzuschlagen; erinnert in diesem Zusammenhang an seine Entschliebung vom 3. Juli 2013, in der eine rasche Annahme des Notrufsystems eCall gefordert wird und die genaue Anforderungen hinsichtlich Datenschutz, Klärung der Verantwortung der beteiligten Akteure, Technologieneutralität und Transparenz für die Verbraucher enthält; erinnert zudem an seine Forderung, dass sich das Notrufsystem eCall auf eine interoperable und offene Plattform für mögliche künftige bordeigene optionale Anwendungen oder Dienste stützen muss, die den Sicherheits- und Datenschutzstandards entspricht und den Verbrauchern freie Wahl und den Diensteanbietern freien Zugang bietet;
21. drängt darauf, dass bestehende Sicherheitsstandards, insbesondere für Fahrzeuge der Kategorie L, verbessert werden und dass auch die Sicherheitsanforderungen und die Unterfahrschutzsysteme von LKW verbessert werden;
22. bekräftigt seine Unterstützung einer Überprüfung des Typgenehmigungssystems und freut sich darauf, im Rahmen dieses Prozesses mit der Kommission zusammenzuarbeiten und einen Dialog mit den Interessenträgern herbeizuführen;
23. begrüßt die Absicht der Kommission, Verhältnismäßigkeitsprüfungen bei der für die bestehenden gesetzlichen Anforderungen vorgeschlagenen Durchführungsmaßnahmen vorzunehmen; stellt fest, dass seine Sorgen in Bezug auf die Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe und Anforderungen für Verdunstungsemissionen für Fahrzeuge der Klasse L ausdrücklich zur Kenntnis genommen wurden;
24. ermahnt die Kommission, ihrer Rolle als „kluger“ und vorausschauender Gesetzesinitiator zukünftig besser gerecht zu werden, um der Industrie langfristige Planungssicherheit und dadurch Wettbewerbsfähigkeit sowie in der unmittelbaren Folge den Verbraucherinnen und Verbrauchern mehr Transparenz im Hinblick auf neue Fahrzeugprodukte zu geben; betont dass die Festlegung neuer und gemeinsamer Standards für die Automobilindustrie zukünftig planbarer und stärker aufeinander abgestimmt werden muss und dass Produktzyklen dabei einzuplanen sind;
25. betont, wie wichtig die internationale Harmonisierung der Regelungen als Stütze für die globale Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie ist; unterstützt die Reform des Übereinkommens der UN-Wirtschaftskommission für Europa (UNECE) von 1958 und die Entwicklung eines Systems für internationale Typgenehmigungen für ganze Fahrzeuge; fordert die Kommission dazu auf, das Parlament umfassender einzubinden, um die politische Unterstützung durch globale Partner zu gewährleisten, um diesen wichtigen Projekten eine größere Sichtbarkeit zu verleihen;

26. bedauert den Beschluss der Konferenz der Präsidenten, MdEP von den Diskussionen über CARS 2020 auszuschließen; stellt fest, dass viele andere repräsentative Organisationen und Politiker aus den Mitgliedstaaten beteiligt sind; fordert, dass die Konferenz der Präsidenten diesen Beschluss angesichts der wichtigen Vorschläge zur Zukunft der Automobilindustrie, die im Rahmen von CARS 2020 entwickelt werden, überprüft; merkt an, dass die Beteiligung an Themenkreisen die Unabhängigkeit des Parlaments nicht untergräbt, da alle Rechtsvorschriften, die sich aus CARS 2020 ergeben, vom Parlament eingehend zu prüfen und zu genehmigen sind;

ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

Datum der Annahme	5.9.2013
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 26 -: 1 0: 1
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Claudette Abela Baldacchino, Adam Bielan, Preslav Borissov, Birgit Collin-Langen, Lara Comi, Cornelis de Jong, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Philippe Juvin, Hans-Peter Mayer, Franz Obermayr, Sirpa Pietikäinen, Phil Prendergast, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Andreas Schwab, Catherine Stihler, Emilie Turunen, Barbara Weiler
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Ildikó Gáll-Pelcz, Liem Hoang Ngoc, María Irigoyen Pérez, Pier Antonio Panzeri, Olle Schmidt, Olga Sehnalová, Marc Tarabella, Wim van de Camp, Patricia van der Kammen

18.10.2013

STELLUNGNAHME DES AUSSCHUSSES FÜR VERKEHR UND FREMDENVERKEHR

für den Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie

zu CARS 2020: Ein Aktionsplan für eine wettbewerbsfähige und nachhaltige
Automobilindustrie in Europa

(2013/2062(INI))

Verfasser der Stellungnahme: Oldřich Vlasák

VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr ersucht den federführenden Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

1. begrüßt den Aktionsplan CARS 2020 für eine wettbewerbsfähige und nachhaltige Automobilindustrie und unterstützt seine vier Säulen;
2. betont, wie wichtig es ist, die Produktionsstrukturen in Europa aufrechtzuerhalten und auszubauen, sowohl um einen angemessenen Lebensstandard für die EU-Bürger sicherzustellen als auch um die EU-Industrie im Hinblick auf wirtschaftliches Wachstum und wirtschaftliche Erholung zu stärken;
3. fordert die Kommission angesichts der neuesten Absatzzahlen auf, in Bezug auf Rechtsvorschriften, die Auswirkungen auf die Automobilindustrie haben, von Innovation und Forschung über Markterholung und Beschäftigungswachstum bis hin zu Sicherheits- und Umweltnormen, einen kohärenteren Ansatz zu verfolgen;
4. fordert die Kommission angesichts der neuesten von ihr vorgelegten Absatzzahlen – denen zufolge der Markt drei Mal geschrumpft ist und die aufzeigen, dass der Verkauf von Leichtfahrzeugen in der EU zwischen Dezember 2006 und Dezember 2012 von beinahe 17 Millionen auf unter 12 Millionen zurückgegangen ist – auf, ihre breit angelegten und teilweise widersprüchlichen Ziele zu überprüfen, um sich primär auf die Markterholung und das Beschäftigungswachstum zu konzentrieren;

5. ist der Ansicht, dass die Regeln für Wettbewerb und Staatshilfen nicht zu einem Mangel an Wettbewerbsfähigkeit für die europäische Automobilbranche führen dürfen; fordert die Kommission auf, die Pläne für die Umstrukturierung, die Hilfe und die Annäherung zwischen Herstellern der Branche durch einen Vergleich mit den Plänen von Drittländern zu beurteilen, um einen Wiederaufschwung von Wachstum und Beschäftigung in dieser Branche in Europa anzustoßen;
6. unterstützt die Entwicklung und Modernisierung einer nachhaltigen und effizienten Verkehrsinfrastruktur, weil dadurch der Markt sowie das Wirtschafts- und Beschäftigungswachstum angeregt werden könnten und ein Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr geleistet werden könnte;
7. betont die Bedeutung eines ehrgeizigen Rahmens für Forschung und Innovation mit einem Schwerpunkt auf der Wettbewerbsfähigkeit der EU auf weltweiter Ebene, durch den beispielsweise die Verbreitung von Anwendungen für verbundene Fahrzeuge oder Telematik gefördert wird;
8. ist der Ansicht, dass die Sicherheit auf den Straßen der EU deutlich verbessert werden muss; schätzt in diesem Zusammenhang die Priorisierung fahrzeuginterner Technologien, durch die das Fahrverhalten und die Durchsetzung der Straßenverkehrsvorschriften unterstützt werden, beispielsweise Geräte zur intelligenten Geschwindigkeitskontrolle;
9. begrüßt die Strategie der Kommission für die Einführung alternativer Kraftstoffe und den Aufbau einer Infrastruktur zum Aufladen bzw. Betanken von sauberen Fahrzeugen;
10. betont das Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit und Leistung der europäischen Automobilhersteller insbesondere in Bezug auf den wachsenden Bedarf an innovativen Lösungen in der Automobilwirtschaft zu stärken; betont außerdem, dass im Zusammenhang mit dem weltweiten Wettbewerb die Investitionen in Forschung und Innovation zum Wachstum und zur Schaffung von hoch qualifizierten Arbeitsplätzen in der europäischen Automobilbranche beitragen werden;
11. bekräftigt, dass die Automobilindustrie als eine der wesentlichen Triebkräfte für die Wettbewerbsfähigkeit und das Wirtschaftswachstum Europas wirken muss, und weist darauf hin, dass sie aus Sicht der Industrie einen der Hauptvorteile der EU darstellt, da sie auf zahlreichen Weltmärkten eine führende Rolle einnimmt;
12. weist erneut darauf hin, dass der Grundsatz der Technologieneutralität bei der Wahl von Standards unbedingt eingehalten werden muss, um die Investitionen der Vorreiter zu schützen und so Innovationen in dieser Branche zu fördern;
13. verweist darauf, dass Forschung und Innovation in der Automobilbranche wesentliche technologische Fortschritte ermöglichen müssen, die dazu beitragen, die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union zu fördern und ihre Vorrangstellung auf dem Weltmarkt zu bewahren, und dass dies entscheidend zu den Zielen eines intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstums beitragen wird, die in der Strategie „Europa 2020“ festgelegt wurden;
14. verweist darauf, dass die Beschäftigten der Automobilbranche in Krisenzeiten die ersten

Opfer sind; betont, dass ihre Weiterbildung unbedingt verbessert werden muss, um die Entwicklungen der Branche vorwegzunehmen und um ihre Kompetenzen und ihr Fachwissen gegebenenfalls in anderen Branchen einsetzen zu können;

15. weist darauf hin, dass verbindliche Emissionsziele nicht vor 2017 festgelegt werden sollten, weil die Folgenabschätzung noch nicht vollständig ausgewertet wurde; fordert die Kommission auf, nicht länger durch Rechtsvorschriften zu regeln, wie Emissionsziele und andere Teilziele erreicht werden sollen, damit die Produktvielfalt und die private Forschungsaktivität nicht eingeschränkt werden; fordert daher, die Überarbeitung der Richtlinie 96/53/EG zu höchstzulässigen Abmessungen und Gewichten von Straßenfahrzeugen mit einschlägigen Parteien, darunter Vertretern von Automobilherstellern, abzustimmen;
16. betont, dass grundlegende Forschungsarbeiten in Bezug auf die Entwicklung von Technologien für mobile Energiespeicherung sowie in Bezug auf neue Optionen für die Erzeugung von Biokraftstoffen benötigt werden;
17. betont, dass es im Bereich der Ökoeffizienz ein gewaltiges Verbesserungspotenzial gibt, was durch Informations- und Kommunikationstechnologien gestützt wird;
18. schlägt erstens vor, die Werkzeuge der Europäischen Investitionsbank (EIB) auf die Entwicklung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und die Umstrukturierung der Produktion auszuweiten; schlägt zweitens vor, schwerpunktmäßig in alternative Antriebstechnologien und in eine flächendeckende Infrastruktur für die Betankung von Elektro- und Gasfahrzeugen zu investieren; schlägt drittens vor, einheitliche technische Standards auf dem Markt für Elektrofahrzeuge festzulegen und auf eine weltweite Harmonisierung von technischen Normen im Bereich der Ladeinfrastruktur von Elektrofahrzeugen hinzuwirken;
19. schlägt vor, die Werkzeuge der EIB auf die Entwicklung einer nachhaltigeren und wettbewerbsfähigeren europäischen Automobilindustrie und den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe auszuweiten;
20. bekräftigt die Notwendigkeit, die Rolle und die Aufgaben der EIB bei der Finanzierung neuer Industrieprojekte, insbesondere im Bereich der großen Verkehrsinfrastrukturen und der Infrastruktur für alternative Kraftstoffen, zu stärken;
21. weist darauf hin, dass laut der Studie des Referats Bewertung wissenschaftlicher und technologischer Optionen (STOA) mit dem Titel „Eco-efficient transport“ (ökoeffiziente Verkehrssysteme) die Verwirklichung eines ökoeffizienten Verkehrssystems durch eine Reihe von nichttechnischen Hindernissen im Zusammenhang mit der Finanzierung, Planung, Umsetzung sowie den erhöhten Kosten alternativer Antriebstechnologien beeinträchtigt wird;
22. fordert die Kommission auf, dafür zu sorgen, dass die Fortschritte bei der Umsetzung des Aktionsplans von der Hochrangigen Gruppe überwacht werden, und insbesondere dafür zu sorgen, dass alle auf EU-Ebene verfügbaren Haushaltsinstrumente zur Wiederbelebung der Automobilbranche effektiv genutzt werden;

23. fordert die Kommission auf, unverzüglich einen klaren und konkreten Fahrplan für einen festgelegten Zeitraum für die Umsetzung des Aktionsplans auszuarbeiten, wobei in einen solchen Fahrplan Folgendes aufgenommen werden sollte:
- die sofortige Einführung einer Ex-Ante-Folgenabschätzung zu den vorgeschlagenen Rechtsvorschriften sowie einer Ex-Post-Beurteilung zu den angenommenen Rechtsvorschriften sowie zum Mangel oder zur unzureichenden Umsetzung angenommener Rechtsvorschriften, einschließlich der Rechtsvorschriften zu CO₂- und Lärmemissionen, um die Prüfung der Verträglichkeit mit der Wettbewerbsfähigkeit sicherzustellen;
 - eine Studie zu den kumulativen Auswirkungen der einschlägigen EU-Rechtsvorschriften auf die Automobilindustrie und den Preis eines durchschnittlichen Fahrzeugs, weil die vorgeschlagenen Maßnahmen zu einer Preiserhöhung um mehrere Tausend Euro für den Kunden führen können; bei dieser Studie sollten auch die Reduzierung von CO₂- und Lärmemissionen sowie die Kostensenkungen für einen durchschnittlichen Fahrer durch die Ausnutzung des geringeren Kraftstoffverbrauchs berücksichtigt werden;
 - die sofortige Einrichtung einer Hochrangigen Gruppe CARS 2020, die als beratendes Gremium mit einer aktiven Rolle bei der Umsetzung des Aktionsplans fungiert;
24. betont, dass mehrere Mitgliedstaaten unterstützende Maßnahmen wie eine beschleunigte steuerliche Absetzbarkeit oder Mehrwertsteuerabzug für Unternehmen sowie umweltgerechte Fahrzeuge ergriffen haben;
25. fordert die Kommission auf, den europäischen Rahmen zur Bewältigung einer sozial verträglichen Umstrukturierung zu berücksichtigen, wie vom Europäischen Parlament in seiner Entschließung vom 15. Januar 2013 mit Empfehlungen an die Kommission zu „Unterrichtung und Anhörung von Arbeitnehmern, Antizipation und Management von Umstrukturierungen“¹, gefordert, wodurch die Antizipation des Wandels und der soziale Dialog verbessert werden und Arbeitnehmer während des gesamten Prozesses unterrichtet und angehört werden;
26. stellt fest, dass die Unterstützung von Ausbildungseinrichtungen von Unternehmen – insbesondere zur Lehrlingsausbildung – zur benötigten Qualifikation von Humankapital beitragen könnte;
27. weist die Kommission erneut darauf hin, dass dieser Aktionsplan mit ausreichenden Mitteln ausgestattet werden sollte, um die Automobilindustrie bei ihren Forschungs- und Innovationstätigkeiten und der Schaffung neuer qualifizierter Arbeitsplätze zu unterstützen.

¹ Angenommene Texte, P7_TA(2013)0005.

ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

Datum der Annahme	17.9.2013
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 24 -: 5 0: 13
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Giommara Uggias, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zile
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter	Spyros Danellis, Markus Ferber, Eider Gardiazábal Rubial, Nathalie Griesbeck, Geoffrey Van Orden

ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

Datum der Annahme	5.11.2013
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 37 -: 5 0: 4
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Josefa Andrés Barea, Jean-Pierre Audy, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Fabrizio Bertot, Jan Březina, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Vicky Ford, Adam Gierek, Norbert Glante, Fiona Hall, Jacky Hénin, Edit Herczog, Kent Johansson, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Jens Rohde, Paul Rübig, Amalia Sartori, Salvador Sedó i Alabart, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Evžen Tošenovský, Catherine Trautmann, Claude Turmes, Vladimir Urutchev
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Jerzy Buzek, Ioan Enciu, Andrzej Grzyb, Roger Helmer, Seán Kelly, Bernd Lange, Zofija Mazej Kukovič, Franck Proust, Algirdas Saudargas
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 187 Abs. 2)	Nikos Chrysogelos