



EURÓPAI PARLAMENT

2009 - 2014

---

*Plenárisülés-dokumentum*

---

**A7-0391/2013**

15.11.2013

## **JELENTÉS**

a CARS 2020-ról: az erős, versenyképes és fenntartható európai gépjárműipar felé  
(2013/2062(INI))

Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság

Előadó: Franck Proust

## TARTALOMJEGYZÉK

	<b>Oldalszám</b>
AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY .....	3
INDOKOLÁS .....	15
VÉLEMÉNY A NEMZETKÖZI KERESKEDELMI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL .....	20
VÉLEMÉNY A FOGLALKOZTATÁSI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL .....	25
VÉLEMÉNY A BELSŐ PIACI ÉS FOGYASZTÓVÉDELMI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL ...	30
VÉLEMÉNY A KÖZLEKEDÉSI ÉS IDEGENFORGALMI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL .....	36
A BIZOTTSÁGI ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE .....	41

## AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY

### a CARS 2020-ról: az erős, versenyképes és fenntartható európai gépjárműipar felé (2013/2062(INI))

*Az Európai Parlament,*

- tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés XVII. címének az Unió iparpolitikájával, és többek között az uniós ipar versenyképességével foglalkozó 173. cikkére (az Európai Közösséget létrehozó szerződés volt 157. cikke),
  - tekintettel a „CARS 2020: Cselekvési terv a versenyképes és fenntartható európai gépjárműiparért” című bizottsági közleményre (COM(2012)0636),
  - tekintettel CARS 21 magas szintű munkacsoportnak az európai uniós gépjárműipar versenyképességével és fenntartható növekedésével foglalkozó (2012)<sup>1</sup>, valamint a XXI. század versenyképes gépjárműipari szabályozási rendszeréről szóló (2006)<sup>2</sup> jelentéseire,
  - tekintettel az „Erősebb európai ipart a növekedés és a gazdasági fellendülés érdekében” című bizottsági közleményre (COM(2012)0582),
  - tekintettel a Versenyképességi Tanács 2012. december 10–11-i, az európai ipar helyzetéről és a gépjárműipar különleges helyzetéről szóló következtetéseire,
  - tekintettel eljárási szabályzatának 48. cikkére,
  - tekintettel az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság jelentésére, továbbá a Nemzetközi Kereskedelmi Bizottság, a Foglalkoztatási és Szociális Bizottság, a Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság, valamint a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság véleményére (A7-0391/2013),
- A. mivel a gépjárműipar az ipari termelési lánc erős láncszeme, és egyúttal Európa számára alapvető fontosságú tényező a versenyképesség, a növekedés és a foglalkoztatottság szempontjából;
- B. mivel az európai gépjárműiparnak a jelenlegi példa nélküli gazdasági és pénzügyi válság ellenére fontos szerepet kell betöltenie a kompetenciák és az ipari termelés fenntartásában Európában, és ez összehangolt fellépést igényel az Európai Unióban;
- C. mivel ez a válság túlmutat a konjunkturális helyzeten, és a XXI. századi mobilitás egészének újragondolására késztet bennünket, mivel egy adott terület növekedésében az ott élő polgárok mobilitásának foka is meghatározó szerepet játszik;

---

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

<sup>2</sup>

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

- D. mivel a gépjárműipar érzékeli a világban végbemenő forradalmi változás hatásait: a kereslet Európában csökken vagy stagnál, eközben a kereslet és a gyártás is elmozdul a feltörekvő országok irányába, mivel az alkalmazott energiaforrások fokozatosan, de kézzelfoghatóan változnak, és mivel az alkatrészek és funkciók digitalizálása miatt egyre nő a termelékenység, és ennek következtében pedig jelentősen átalakul az értéklánc;
- E. mivel az európai gépjárműipar még mindig vezető szerepet játszik a globális kutatás és innováció terén, és ezért a termelési és értéklánc egészén vissza kell állítania a versenyképességet és a fenntartható termelést;
- F. mivel a gyártási többletkapacitások problémájára az egyik megoldást a kapacitások más ipari ágazatokra, például a tömegközlekedésre és a megújuló energiákra történő átállítása, valamint a fenntartható infrastruktúrákba való beruházás jelenti;

### ***Politikai kormányzás***

1. támogatja a Bizottság új stratégiáját, amely különösen az európai gazdaságban központi szerepet játszó fenntartható gépjárműipar számára új európai iparpolitika elindítását tűzi ki célul;
2. felszólítja az Európai Bizottságot, hogy hatékonyabban hangolja össze erőfeszítéseit annak érdekében, hogy a „CARS 2020” cselekvési terv ajánlásai működési szakaszba lépjenek és az ajánlásokat nyomon kövesse a magas szintű munkacsoport, hogy ne ismétlődjön meg a „CARS 21” folyamat első szakaszának kudarca (2005 decembere), amikor a levont tanulságokat nem követték a szükséges intézkedések; ennek érdekében arra kéri a Bizottságot, hogy állapítson meg egyértelmű és gyorsított menetrendet, és a hatáskörén belül eljárva éljen kezdeményezési jogával, és többek között dolgozzon ki iránymutatásokat a tagállamok és a vállalkozások fellépéseinek összehangolására és kiegészítésére, hogy az uniós polgárok számára méltányos életszínvonalat biztosítson, és megszilárdítsa az uniós iparágakat, a gazdasági és foglalkoztatási növekedésre, valamint a piac fellendítésére összpontosítva;
3. felszólítja a Bizottságot, hogy dolgozzon ki több területet érintő útiterveket, amelyek magukban foglalják az energiaszektorban, a közlekedési szektorban és az IKT-szektorban bekövetkező fejlődést;
4. véleménye szerint különböző korlátozások és a politikai koordinációs mechanizmusok hiánya akadályozza a Bizottság ezen ágazatban való fellépését; arra kéri a Bizottságot, hogy a Tanácson és a Parlamenten belüli vita elindítása érdekében készítsen tanulmányt, amely bemutatja a törekvések és a rendelkezésre álló eszközök közötti összhang hiányát;
5. úgy véli, hogy a Bizottságnak az ágazatra vonatkozó minden jövőbeli politikai döntéshozatali folyamatban figyelembe kell vennie a gépjárműipar egészét, különösen az alvállalkozókat, a kereskedőket és pótalkatrészpiac cégeit;
6. üdvözli az Európai Tanács versenyképességgel foglalkozó ülésének az iparpolitikáról szóló, 2012. decemberi következtetéseit; arra bátorítja a tagállamokat, hogy tartsanak ki azon szándékuk mellett, hogy mélyrehatóan felülvizsgálják a gépjárműipari szakpolitikát, valamint hogy megerősítsék a gépjárműipari ágazatot övező új, európai szintű

együttműködést; emlékeztet arra, hogy a gépjárműipari politikák közelítése történhet az Unió keretében vagy önkéntes alapon több tagállam között;

7. felszólítja a tagállamokat, hogy a versenyképesség fokozása érdekében hajtsanak végre megfelelően összehangolt strukturális reformokat, beleértve a kutatás és innováció támogatását, a kompetenciafejlesztést, a személyzet átképzését, a közvetett költségek csökkentését, a szociális párbeszéden alapuló rugalmas foglalkoztatás erősítését, az adminisztrációs terhek csökkentését és a fizetési határidők lerövidítését;
8. az uniós fellépésbe vetett bizalom helyreállítása érdekében elengedhetetlennek tartja, hogy az Európai Unió javítsa cselekvési terve végrehajtását és azt, ahogyan a polgárok, a befektetők és a vállalkozások számára ismertetik a cselekvési tervet;

### ***Gazdaság és gépjárműgyártás Európában***

9. megerősíti, hogy elengedhetetlen egy koherens és dinamikus kutatási, gyártási, termelési innovációs és értéklánc fenntartása és megerősítése az Unió területén a fenntartható járművek előállítására összpontosítva; úgy véli, hogy az európai versenyképesség fenntartása a jövőben az innovációt, a foglalkoztatást, a versenyképességet, az egészségügyet, a környezetvédelmet és a mobilitást elősegítő kedvező folyamat kialakításától függ;
10. rámutat, hogy a gépjárműiparban a bérköltségek a hozzáadott érték mindössze 13–20%-át teszik ki; kiemeli továbbá, hogy a globális versenyképességet csak a termelési láncra kiterjedő innovációval és a termelési folyamatokban megvalósuló rugalmassággal lehet garantálni, és minderről megfelelően tárgyalni kell a munkavállalókkal;
11. hangsúlyozza az Európa termelési alapja fenntartásának és erősítésének fontosságát, hogy polgárai számára méltányos életszínvonalat biztosítsanak és iparágai megszilárduljanak a gazdasági növekedés és fellendülés megvalósítása érdekében;
12. elismeri, hogy az európai piac a gépjárműágazat esetében is hanyatlik és válságban van; azonban sajnálatának ad hangot amiatt, hogy a Bizottság nem elemzi e hanyatlás alapvető okait, így az iparágon belüli jelentős mértékben eltérő körülményeket (gyártók, piaci szegmensek és típusok, termékek, szektorok), valamint a keresleti oldalon mutatkozó számos strukturális (demográfiai, szociológiai, viselkedésbeli, gazdasági és műszaki) változást; ezért megerősíti, hogy a nemzetközi szintű uniós fellépéssel párhuzamosan nemzeti és európai szinten differenciált válaszokat kell adni a kereslet növelése érdekében;
13. úgy véli, hogy a mobilitással kapcsolatos új viselkedésbeli tendenciák – többek között tömegközlekedési és multimodális hálózatok, a forgalomirányítás, az intelligens városok, az autómegosztás (car sharing) és a megosztott használati jogi rendszerek – az európai gépjárműipar versenyképességének hatékony előmozdítói;
14. sajnálatának ad hangot amiatt, hogy a Bizottság lebecsüli a gyártási kapacitástöbblet jelentőségét, ami ugyanakkor az egész ágazat számára központi probléma, és óhatatlanul rövid és középtávú hatásokkal jár (termelési lánc, munkahelyek, regionális gazdaság); ezért arra kéri az Európai Bizottságot, hogy mihamarabb készítsen:

- a) tanulmányt az európai kapacitástöbblet mértékéről és a kezelésére szolgáló, különösen Európán kívüli (Egyesült Államok) bevált gyakorlatokról;
- b) a rendelkezésre álló valamennyi politikai eszközt, különösen a kutatást és az innovációt magukban foglaló eszközöket meghatározó cselekvési tervet;
- c) kéri, hogy bocsássonak aktívabb és összehangoltabb támogatást a gépjárműipari munkavállalók és vállalkozások rendelkezésére, hogy szakképzettségük és foglalkoztatásuk más fejlődő ágazatokban is hasznosítható legyen;

15. a szerkezetátalakítás terén:

- a) a Bizottság tekintetében támogatja, hogy a legfontosabb esetek nyomon követése céljából újraindítsák a munkacsoport tevékenységét, és üdvözli a „Szerkezetátalakítás és felkészülés a változásra: a közelmúlt tapasztalataiból levonható tanulságok” című zöld könyv közzétételét (COM(2012)0007),
- b) arra kéri a vállalkozásokat és a tagállamokat, hogy az ipari lánc koherenciáját (munkahelyek, termelés) kikezdő negatív külső hatások elkerülése érdekében fokozzák az együttműködést és az ipari alkalmazkodásra való felkészülést;
- c) felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy a gépjárműipari létszámleépítések által jelentős mértékben érintett régiók támogatása érdekében készítsenek összehangolt, gazdasági átállási terveket, valamint kéri, hogy az érintett munkavállalók segítése és a rokonágazatok – például az alternatív energia – kínálta alternatív munkalehetőségek felé való orientálása, valamint a gépjármű-technológia területén meglévő tudás optimalizálása céljából uniós (EBB, ESZA, EGF, ERFA) és nemzeti szinten integrált módon használják valamennyi rendelkezésre álló eszközt;
- d) hangsúlyozza a vállalatok és a regionális önkormányzatok gazdasági szerkezetváltásban játszott központi szerepét és felelősségét – különösen a munkavállalók képzésének javítása, valamint az érintett területek társadalmi-gazdasági fejlesztése és gazdasági szerkezetváltása érdekében – a felszabadult források rendelkezésre bocsátásának szempontjából;

16. emlékezteti a tagállamokat és a vállalkozásokat, hogy a vállalkozások közeledése (közös beszerzések, együttműködések, konzorciumok, összefonódások) versenyképességet fokozó tényezőt jelent az egyre kiélezettebbé váló nemzetközi versenyben;

17. felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy különösen területi egyablakos ügyintézési pontok létrehozásával erősítsék meg a kkv-k és a középvállalkozások tőkepiacokhoz való hozzáférését segítő különleges eszközöket; úgy véli, hogy a válság a kkv-kat és a középvállalkozásokat sújtotta leginkább, különösen az alvállalkozás, valamint az értékesítés és az azt követő szolgáltatások területén; emlékeztet arra, hogy a változásokra való válaszadáshoz szükséges, megfelelő méretük és reagálóképességük folytán óriási előnyt jelentenek, és gyakran számos technológiai fejlesztés forrásai; ezért úgy véli, hogy a kkv-k és a középvállalkozások értékesítési piacainak diverzifikálása (a tevékenység nemzetközivé tétele, új projektekben való részvétel) kiaknázandó fejlődési lehetőségnek minősül;

18. újra megfogalmazza annak fontosságát, hogy a szabványok kiválasztása során betartásra kerüljön a technológiai semlegesség elve az elsőként lépők beruházásainak védelme és ezzel az ágazatbeli innováció elősegítése érdekében;

### ***Humánerőforrás***

19. megerősíti, hogy a gépjárműiparban dolgozó munkavállalók szakismerete hatalmas előnyt jelent Európa számára; üdvözli az európai gépjárműipari képzési tanács 2013-as létrehozását, és bíz benne, hogy e tanács gyorsan meg fogja határozni az e területre vonatkozó hatékony szakpolitikákat;
20. meglelégedéssel fogadja az Európai Bizottságnak a készségek alakítására és kompetenciafejlesztésre mint a tartós versenyelőny forrásaira vonatkozó bejelentéseit;
21. véleménye szerint a munkaerőpiac jelenleg nem tart lépést az ágazat szükségleteivel (képzett munkavállalók iránti óriási igény); véleménye szerint elengedhetetlen, hogy a magasan képzett munkavállalók megtartása és megnyerése érdekében változtassanak az állami és (elsősorban a duális oktatási rendszer kiépítése révén) a vállalati képzési stratégiákon (a természettudományos, műszaki, mérnöki és matematikai képzések és a szakképzés népszerűsítése) és a vállalkozások munkaerő-felvételi stratégiáin;
22. arra kéri a tagállamokat, hogy a szociális párbeszéd és a munkaügyi kapcsolatok nyitottabbá és építőbb jellegűvé tétele érdekében igazítsák ki jogszabályaikat (munkaszervezés, ágazati megállapodások, a munkavállalók bevonása a vállalkozások életébe); felszólítja a tagállamokat a bevált gyakorlataikat kidolgozására és követésére;
23. javasolja a tagállamok és a vállalkozások számára, hogy javítsák a munkavállalók továbbképzését a jövőbeli igényekre való felkészülés és annak érdekében, hogy a munkahelyük elvesztése esetén szakképzettségük más fejlődő ágazatokban is hasznosítható legyen;

### ***Innováció és technológia***

24. megerősíti, hogy a technológiai innováció alapvető fontosságú megkülönböztető tényező ezen iparág versenyképessége szempontjából; felszólít a technológia szempontjából semleges megközelítésre; megerősíti azon szándékát, hogy teljesítse az Európa 2020 stratégia célkitűzéseit, valamint segítse a gazdaságos és fenntartható közlekedési eszközök és az új termelési módok kialakítását és térnyerését;
25. hangsúlyozza, hogy a teljes értékteremtési láncot lefedő integrált innovációs projektek központi jelentőségűek a versenyképesség erősítése szempontjából;
26. úgy véli, hogy a tudás és az innováció akkor lehetnek az európai gépjárműipar tartós versenyképességi előnyének forrásai, ha az új megoldások bevezetésének tempója megelőzi azok korlátozási lehetőségeit, illetve ha az innováció védelme és az ipari kémkedés elleni küzdelem módozatai biztosítják a befektetés megtérülését a fogyasztóknak okozott kár nélkül; elvárja, hogy az innovációs előny területei a gépjárműipari termékek terén az európai piacon a környezetvédelemmel és a biztonsággal függjenek össze.

27. megállapítja, hogy az európai gépjárműiparban két hatékony versenyképességi modell működik: a költségvető stratégia és a differenciáló stratégia; mivel ezek kevert stratégia formájában történő együttes alkalmazása, további tágabb frontú innovációs vizsgálatokat igényel, nehézsége okán kevésbé hatékony;
28. megállapítja, hogy az európai gépjárműipar a költségvető stratégia számos sikerét tartja számon, köszönhetően a sikeresen értékesített, alacsony költségű márkáknak (pl. az olyan márkák, mint a Škoda, Dacia, Nissan);
29. a technológiai fejlődéssel kapcsolatban üdvözli a Bizottság javaslatait, azonban felhívja a figyelmet a hozzáadott érték létrehozásával, valamint a piaci értékesítési és munkahelyteremtési lehetőségekkel kapcsolatos bizottsági előrejelzések feltételes jellegére;
30. úgy véli, hogy Európa importált energiától való függőségének csökkentése érdekében alapvető fontosságú a kutatás és fejlesztése támogatása összpontosítva az alacsony CO<sub>2</sub>-kibocsátású és fenntartható technológiákra, ahol Európa vezető szerepet játszik; kiemeli, hogy e technológiák közé tartoznak a hibrid járművek, az alternatív üzemanyagok, a mobil energiatárolási technológiák, a szükséges értékesítési hálózatok és infrastruktúrák kialakítása, de sajnálatosnak tartja, hogy e technológiák még nem jelentek meg a piacon; intézkedések meghozatalát kéri az alábbiak tekintetében:
- a technológiák minél inkább feleljenek meg az EU és a világpiac elvárásainak, valamint a gépjárművezetők is fogadják el őket; valamint,
  - a gyártástól kezdve a szennyezésmentesítésig a gépjármű életciklusának összes környezeti és szociális externáliáját vegyék figyelembe;
31. úgy véli, hogy az európai gépjárműipar versenyképességének feltétele annak az Európa területéről olcsó gyártási nyersanyagokat, acélt, öntvényeket, kovácsolt elemeket, kárpitdarabokat, abroncsokat, valamint elektromos és elektronikus alkatrészeket egymással együttműködésben szállító iparágak megfelelő fejlesztése által elért megtérülése;
32. véleménye szerint technológiai előnyének megszilárdítása érdekében Európának erőfeszítéseit a következő kiemelt területekre támaszkodó differenciált stratégiára kell alapoznia:
- a) technológiai konvergencia, különösen a gyártási és az értékesítési folyamat kezdeti szakaszára vonatkozó szabványok;
  - b) az európai termékek megkülönböztető jegyeinek tekinthető ökoinnovációk (könnyebb, hatékonyabb, kevésbé szennyező, könnyebben újrahasznosítható gépjárművek, kulcsfontosságú alaptermotechnológiák, akkumulátorok és energiatárolás, a vezetést segítő rendszerek, kényelem, összekapcsolt autók), a biztonság (e-szegélyhívó rendszer) és a hozzáférhetőség (fogytékkal élő autóvezetők általi használat) fejlesztése.
  - c) európai és világszintű együttműködés a még kevésbé kiaknázott területeken, különösen a meghajtás területén;



- d) Európa nemzetközi szabványalkotásban betöltött vezető szerepének megerősítése, ezáltal biztosítva, hogy megmaradjon a világpiacon játszott vezető szerepünk, tekintettel a nemzetközi harmonizáció jelentőségére az új piacokhoz való hozzáférésben;
  - e) az európai piacon jelen lévő globális gépjárműipar számára a versenyképesség egyre fontosabb aspektusává váló olyan mechanizmusok, mint az üzemanyag-fogyasztást mérő eljárás, biztosítva, hogy az európai gyártók védelemben részesüljenek a tisztességtelen versennyel szemben;
  - f) az elektromos gépkocsik és az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítése;
33. felszólítja a tagállamokat és a Bizottságot, hogy ösztönözzék a jövőbeli mobilitással foglalkozó (transznacionális) klaszterek, versenyképességi központok és a köz- és a magánszféra közötti partnerségek létrejöttét, mivel azok a folyamatos innováció forrásai (prototípusok);
34. emlékeztet arra, hogy a kutatás-fejlesztés jelentős pénzügyi erőfeszítést igényel (tudományos áttörések elmaradásának kockázata, hosszú beruházási ciklus), ugyanakkor sajnálatának ad hangot amiatt, hogy Európa még nem teljesítette azt a célkitűzést, hogy a GDP 3%-át kutatás-fejlesztésre fordítsa; károsnak tartja a tagállamok által a COSME és a Horizont 2020 költségvetésében, és különösen a közlekedésre szánt költségvetési sorokban tervezett megszorításokat;
35. megjegyzi, hogy a gépjárműipari ágazat fontos magánbefektető a kutatás és innováció területén; rámutat azonban arra, hogy amíg a recesszió továbbra is érinti az európai piacot, az uniós finanszírozás, például a Horizont 2020 és a COSME ösztönözheti az ágazatba történő magánberuházásokat; kitart amellett, hogy fenn kell tartani az egyértelmű prioritások, így a környezetbarát gépjárművekkel kapcsolatos kezdeményezés és a kkv-k fejlesztésének ambiciózus finanszírozását; kiemeli, hogy a regionális és a helyi hatóságok hatáskörüktől függően rendelkeznek különböző eszközökkel a gépjárműipar tevékeny támogatásához;
36. hangsúlyozza, hogy a 2014–2020 közötti időtartamra szóló többéves pénzügyi keretben, az ágazat termelékenységének növelése és a nemzeti termelés felértékelése érdekében megfelelő pénzügyi forrásokat kell biztosítani az ágazati szerkezetátalakításra, a mikro-, kis- és középvállalkozások megújítására és korszerűsítésére;

### ***Szabályozás***

37. kitart az „intelligens szabályozás” elvének – mint a gépjárműiparra hatást gyakorló jogszabályok tekintetében koherens megközelítésnek – mielőbbi alkalmazása mellett; emlékeztet arra, hogy ez az elv már az első „CARS 21” (2005) munkacsoport kérelmében is megjelent, ám azóta is csak papíron létezik; hangsúlyozza a gépjárműiparban megvalósuló beruházásokat támogató intelligens szabályozás alapvető jelentőségét;
38. úgy véli, hogy az iparág gazdasági helyzetére esetlegesen kedvezőtlenül ható minden új jogszabályra moratóriumot javasló bizottsági javaslat hozzájárul a hosszú távú versenyképesség eléréséhez, és elősegíti a környezetvédelmi kihívásokra adható megfelelő

válaszok kidolgozását;

39. hangsúlyozza annak fontosságát, hogy az ipar számára megfelelő átfutási idő legyen biztosítva a termelési feltételek testre szabására és az ipari rendszerbe való befektetések végrehajtására;
40. kéri, hogy adott esetben vizsgálják felül azokat a már megállapított iránymutatásokat és meghozott határozatokat, amelyek akadályozhatják a gépjárműipar tartós átalakulását; felszólítja a Bizottságot, hogy végezzen utólagos hatásvizsgálatot az elfogadott jogszabályokra, valamint az elfogadott jogszabályok hiányára vagy helytelen végrehajtásukra vonatkozóan;
41. felszólítja az európai gyártókat arra, hogy tartsák fenn és erősítsék meg a törvényi garanciákra vonatkozó eddigi uniós előírásokat;
42. azon a véleményen van, hogy az európai gépjárműipari termékek a kereskedelmi garanciái túl rövid lejáratúak, és nem felelnek meg magas fokú megbízhatóságuknak, ami miatt versenyképességük mélyen alatta marad a harmadik országokból származó partnerek kereskedelmi garanciáinak (Japán, Korea);
43. elengedhetetlennek tartja, hogy a verseny mesterséges torzulása elleni küzdelem érdekében Európa-szerte harmonizálják a műszaki szabályokat; hangsúlyozza, hogy össze kell hangolni és javítani kell a tesztelési eljárásokat, amelyek egyes gyártók esetében akár jelentős fogyasztási eltéréseket is mutathatnak; kéri a Bizottságot, hogy kezelje a fogyasztók nem mérvadó információkkal való félrevezetésének problémáját a járművek fogyasztása és környezeti teljesítménye terén; támogatja az új, pontos, a valós vezetési körülményeket tükröző menetciklus módszerének és eljárásainak tervezett kidolgozását, és kéri ezek haladéktalan bevezetését;
44. ösztönzi a gépjárműipari termékeket előállító európai gyártókat, hogy erősítsék az együttműködést az európai piacon európai szabványosítással, jóváhagyással, egységesítéssel, és alkalmazással, valamint a piaci szegmensek önkéntes felosztásával;
45. úgy véli, hogy az uniós útbiztonságot jelentős mértékben javítani kell a járművekre, az infrastruktúrára és a vezetői magatartásra vonatkozó intézkedések révén; üdvözli az e-szegélyhívó rendszerre tett bizottsági javaslatot, amely lehetővé tenné a járművek számára a segélyhívó szolgálat automatikus felhívását komoly baleset bekövetkezése esetén;
46. felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy erősítsék meg a szellemi tulajdon-jogok globális védelmét, valamint alakítsanak ki az üzleti titok védelmét szolgáló európai szintű stratégiát annak érdekében, hogy felvegyék a küzdelmet a hamisítás és az ipari kémkedés ellen; emlékeztet arra, hogy a technológiai fejlődés érzékeny és törékeny ágazat;

### ***Pénzügyi eszközök***

47. felszólítja Európát és a tagállamokat, hogy harmonizálják, optimalizálják és erősítsék meg a rendelkezésre álló pénzügyi eszközök alkalmazását annak érdekében, hogy az állami támogatásokon túl is ösztönözzék a fenntartható mobilitásba történő befektetéseket, például a kkv-kra vonatkozó adóösztönzők (kutatás-fejlesztési adókedvezmény, ökológiai

bonus-malus rendszer, roncsprémiumok), valamint magán- (kockázati tőke-alapok, „üzleti angyalok”) és közfinanszírozású pénzügyi eszközök (Európai Beruházási Bank) révén;

48. felszólítja az Európai Bizottságot, hogy készítsen mélyreható elemzést az autóiparra vonatkozó adórendszeréről, amely az uniós országok egységesítésével egyszerűsíti és ésszerűsíti a termelésre és a gépjárműiparhoz kapcsolódó szolgáltatások kereskedelmére kivetett jelenlegi adóterheket, és csökkenti a bürokratikus terheket.
49. elengedhetetlennek tartja egyrészt a szerkezetátalakításra, másrészt a kutatás-fejlesztésre igénybe vehető alapok kiegészítő jellegének fenntartását; ezért felszólít arra, hogy tartsák fenn az Európai Szociális Alap és az Európai Globalizációs Alkalmazkodási Alap rendelkezésére álló költségvetési összegeket;
50. követeli, hogy a versenypolitikát (állami támogatások szabályozása) a külföldi versenytársaink által alkalmazott gyakorlatok mintájára állítsák a versenyképességi, a növekedési és a foglalkoztatási politika szolgálatába;
51. kéri egy olyan feltételelességi záradék felvételét, amely előírja a gépjárműipari vállalkozások számára, hogy a támogatott beruházások amortizációs idejére tartsák fenn a tevékenységüket a támogatásban részesülő telephelyeken, vagy tevékenységáthelyezés esetén térítsék vissza az Unió által nyújtott összegeket;

### ***Belső piac***

52. emlékeztet arra, hogy a szilárd belső piac elengedhetetlen feltétele annak, hogy a gépjárműágazat ismét versenyképes legyen és tartósan fennmaradjon;
53. úgy véli, hogy szükséges a fokozott európai harmonizáció azokon a területeken, ahol a fennálló feltételek egyenlőtlen versenyhelyzetet teremtenek:
  - a) a külföldi versenytársakkal szemben: az energia és a nyersanyagok magas ára, az euró magas átváltási árfolyama,
  - b) és a belső piacon: szociális és adóverseny, vállalkozásoknak nyújtott adókedvezmények és a gépjárművásárlás ösztönzése (ökológiai bónuszrendszer, roncsprémiumok);
  - c) és a belső piacon: a járművek újrahasznosíthatóságával és a használt járművek ökológiai újrahasznosításával kapcsolatos feltételek;
54. hangsúlyozza, hogy a beszállítók különösen rászorulnak az erősítésre, és ez az a terület, ahol komoly lehetőség van az innovációra (car2car, car2infrastructure) és a foglalkoztatásra;
55. sajnálatának ad hangot amiatt, hogy az értékesítés utáni szolgáltatások piacán a jogi töredezettség kedvezőtlenül hat a gépjárművezetőkre és a tagállamok közötti egészséges és tisztességes versenyre; az autósok váráslóereje és a foglalkoztatás növelése, valamint az Európában kiépült termelési lánc és az értékesítés utáni szolgáltatások piacának fenntartása és fejlesztése érdekében szót emel különösen a pótalkatrészeket gyártó

szektorban a jogszabályok közelítése mellett, továbbá felszólít az autósok javítással kapcsolatos jogaikról szóló tájékoztatására; kéri a Bizottságot, hogy ezt a jogszabályközelítést mélyreható és összehasonlító tanulmánnyal támassza alá, amely felméri azt, hogy ez a jogi töredezettség milyen hatást gyakorol a belső piacra, az európai gyártásra és az autósok váráslóerejére;

56. felszólít uniós szintű koordinációra a hamisított gépjárműalkatrészek behozatala elleni küzdelem fokozása érdekében;
57. megállapítja, hogy a gyártók és a forgalmazók közötti kereskedelmi kapcsolatok terén a tagállamoknak biztosítaniuk kell a nagyobb átláthatóságot és a jóhiszeműség elvének tiszteletben tartását; úgy véli, hogy ez biztosan elérhető a gyártók és a forgalmazók közötti magatartási kódex bevezetésével; véleménye szerint ennek a kódexnek legalább a forgalmazók tevékenységének áthelyezésére, a több márka forgalmazására és a gyártó által indokolatlanul felmondott szerződés esetére érvényes kárpótláshoz fűződő jogra vonatkozó záradékokat kell tartalmaznia az Európai Bizottság 2010/C 138/05 sz. kiegészítő iránymutatásaival összhangban;
58. kéri a Bizottságot, hogy a tagállamokkal együttműködve tegyen lépéseket a magas szintű fogyasztóvédelem, az átláthatóság és a biztonság garantálása érdekében a használtautó-piacon is, valamint ösztönözze a szennyező és kevésbé biztonságos járművek fokozatos kivezetését; üdvözli a műszaki vizsgálatról szóló rendeletben foglalt bizottsági ajánlást, amely szerint minden vizsgálatnál rögzíteni kell a megtett kilométerek számát; úgy véli, hogy a „gépjárműútlevél” belgiumi rendszeréhez hasonló kezdeményezéseket európai szabvánnyal lehetne ösztönözni; megjegyzi, hogy a gépjármű-átruházások esetében szükséges ismételt regisztráció eljárásának a megtett kilométerek számával kapcsolatos, határokon átnyúló hamisítást is vissza kell szorítania;
59. megerősíti a – repüléstechnika vagy az űrkutatás terén meglévőkhöz hasonló – ipari nagyprojektek újbóli alapításának gazdasági jelentőségét Európa számára, mivel ezek révén elérhető a globális versenyben való helytálláshoz szükséges kritikus méret; emlékeztet arra, hogy az ilyen nagy projektek működhetnek az Unión belül vagy önkéntes alapon több tagállam között;
60. hangsúlyozza az intelligens szakstratégiák fontosságát, amelyek lehetőséget teremtenek arra, hogy az ugyanazon tevékenységekre irányuló Európán belüli konkurenciát – az EU-t a harmadik országokhoz képest versenyképessé tevő – kiegészítő regionális szakosodás váltsa fel;
61. felhívja:
  - a) a tagállamok figyelmét a kereslet élénkítésének olyan alternatív megoldásaira, mint a címkézések, a bértakarék-alapok célirányos felszabadítása, a vállalkozások vásárlásainak adómentessé tétele, anyagok újrafeldolgozása, közbeszerzés;
  - b) a vállalkozások figyelmét az olyan forgalmazási stratégiákra, mint a munkahely elvesztése esetén a hitel visszafizetésére szóló biztosítás, a garancia meghosszabbítása, gépjármű-megosztási rendszerek, internetes értékesítés;

62. sajnálja, hogy a CARS 2020 cselekvési terv főként az európai gépjárműgyártókra koncentrál, és figyelmen kívül hagyja a teljes utángyártási piacnak, szereplőinek és szükségleteinek jelentőségét; az európai gépjárműipari politikának tágasnak és holisztikus megközelítésen alapulónak kell lennie; a fő célnak a lánc valamennyi szereplője esetében az egyenlő versenyfeltételek biztosítását kell tartani; így tehát az gépjárműipari szektorra irányuló európai politikának figyelembe kell vennie az összes szereplőre vonatkozó rendelkezéseket is, éppúgy a nagy gyártóké, mint a forgalmazási és javítási láncban álló kis- és középvállalkozóké is;

### ***Harmadik országok piacai és kereskedelmi kapcsolatok***

63. véleménye szerint a gépjárműipar jelentős mértékben és pozitívan hozzájárul az uniós kereskedelmi mérleghez, a feltörekvő piacokra irányuló kivitel hosszú távú sikerünk maximalizálásának tagadhatatlan előfeltétele, és vállalkozásaink jövője szempontjából kulcsfontosságúak a külföldi alapokkal és vállalkozásokkal kötött szövetségek, az Unió határain kívül létesített, a növekedést serkentő telephelyek (többek között a helyi piacokra termelő gépjárműgyártás), továbbá a kereslet kielégítését célzó gépjármű-behozatal;
64. üdvözli a Bizottság bejelentését a Japánnal és az USA-val létrehozandó szabadkereskedelmi övezettel, valamint a globális piacokhoz való egyenlő hozzáféréssel kapcsolatos erőfeszítések terén bekövetkezett áttörésről, ami annyit jelent, hogy a világ gépjárműipara összes résztvevőjének pontosan ugyanazon szabályokat kell betartania; ez növeli annak valószínűségét, hogy a fenntartható fejlődés, illetve az útbiztonság lesz a versenyelőny megszerzésének alapja az egész világon;
65. elismeri, hogy a gépjármű és a gépjárműipari alkatrészek teljes mértékben egységes európai piacának uniós környezetvédelmi minőségi szabványokon alapuló ellenőrzését lehetővé tévő egységes nemzetközi jóváhagyás jelentős szerepet játszhat a tisztességtelen piaci verseny kizárásában;
66. elismeri, hogy a feltörekvő piacokon a kereslet nemcsak a luxusjárművek iránt fog nőni, hanem az alacsonyabb piaci szegmensekben is, és az európai ipar e szegmensekben versenyképesebb lesz;
67. megállapítja, hogy a harmadik országok vállalkozásai által folytatott fokozódó és olykor tisztességtelen verseny miatt gépjárműipari vállalkozásaink nagy részének versenyképessége romlik; megállapítja, hogy nagy részük sikeres lehet, ha megvan a lehetőségük az új exportpiacok növekvő keresletének kielégítésére; sürgeti a Bizottságot, hogy szervezze újra kereskedelempolitikáját annak érdekében, hogy:
- a) koordinálni tudja az európai vállalkozások EU-n kívüli előmozdítását, valamint az uniós termékek, beruházások és szellemi tulajdonjogok EU-n kívüli védelmét szolgáló tagállami intézkedéseket;
  - b) központosíthatja az export előmozdítását célzó valamennyi – és különösen a kkv-kra irányuló – uniós eszközt („Kisvállalkozás, nagyvilág”), különösen egy átfogó, elérhető és ágazati digitális platform létrehozásával;
  - c) kereskedelmi kapcsolataink középpontjába fokozatosan a kölcsönösség elvét

helyezhesse, amelynek a Bizottság nem szentel kellő figyelmet a „CARS 2020” cselekvési tervben;

- d) felléphessen a gépjárműiparban meglévő nem tarifális kereskedelmi akadályok felszámolása érdekében;
- e) lerövidíthesse a vizsgálatok indításához és a kereskedelmi védintézkedések alkalmazásához szükséges időt;

68. kéri a Bizottságot, hogy a kereskedelmi megállapodásokra vonatkozó előzetes hatásvizsgálatait terjessze ki a gépjárműágazat versenyképességének kérdésére, végezzen új vizsgálatokat a hatálybelépésüket követően, és rendszeresen vizsgálja a jelenleg hatályban lévő, illetve az éppen tárgyalt megállapodások halmozott hatását, konkrét és előre meghatározott kritériumok alapján, beleértve az érintettek bevonásának módját;

69. úgy dönt, hogy biztosítja a maga számára azokat az eszközöket, amelyekkel maga mérheti az egyes szabadkereskedelmi megállapodások hatását;

o

o o

70. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a tagállamoknak.

## INDOKOLÁS

### *Mit jelent a gépjárműipar Európa számára?*

Az európai gépjárműipar tagadhatatlan stratégiai előnyt jelent az Európai Unió gazdasága és az uniós foglalkoztatottság számára.

„CARS 2020” című cselekvési tervében az Európai Bizottság a következőkkel szemlélteti az ágazat súlyát:

- 12 millió munkahely, közvetlenül vagy közvetve;
- az uniós GDP 4%-a;
- 90 milliárd EUR értékű kereskedelmi többlet;
- a világtermelés egynegyede.

E becsléseket ki kell egészíteni a termelési láncban lejjebb vagy feljebb keletkező előnyökkel, amelyek a következőkhöz kapcsolódnak:

- kutatás-fejlesztés: a kutatásra és fejlesztésre irányuló magánberuházások 80%-a;
- innováció: technológiaátadás, új anyagok, elektromos akkumulátorok, üzemanyagcellák;
- know-how: igazgatás, a gyártási folyamatok irányítása;
- és a gazdaság számára jelentett pozitív külső hatások: biztosítások, állami bevételek.

A gépjárműipar mind a reálgazdaságban, mind átvitt értelemben ipargazdaságunk egyik tartóoszlopa. Ezen ágazaton keresztül jól megragadhatók az európai ipar jellegzetességei, ezért az ágazat kiemelt és gyors politikai fellépést érdemel.

### *Miért foglalkozik az Európai Parlament e kérdéssel?*

Az európai gépjárműipar soha nem látott válságon megy keresztül. 2012-ben az értékesített autók száma alig érte el a 12 milliót, míg 2007-ben, közvetlenül a válság előtt ez a szám 17 millió volt – az értékesítések ezzel az 1995 óta eltelt időszak mélypontjára zuhantak. A 2013. év eleji szám adatok további visszaesést mutatnak, és e tendencia folytatódása esetén az 1990-es évekbeli állapotokhoz kerülünk vissza. E visszaesés oka az európai háztartások vásárlóerejének hirtelen és tartós csökkenésében keresendő. A háztartások kiadásai között a lakhatáshoz kapcsolódó költségek után csak másodlagosak a gépjárművásárlás és -fenntartás költségei.

Az európai polgárok aggódnak a gépjárműgyártás jövőjéért, mivel ez az ágazat önmagában jelképezi a gazdaság általános állapotát, ezért minden eddiginél nagyobb figyelem irányul rá a média- és a szélesebb közönség részéről. A polgárokat közvetlenül képviselő egyedüli intézményként ezért az Európai Parlament feladata, hogy választ adjon ezekre az

aggodalmakra. Annak ellenére, hogy e jelentés nem bír kötelező erővel, és az Európai Unió csak csekély mozgástérrel rendelkezik a válsággal szembeni közvetlen fellépésre, az előadó szerint kötelességünk, hogy alaposan megvizsgáljuk e kérdést, és olyan erőt képviseljünk, amelynek javaslataira odafigyelnek az európai intézmények, a tagállamok és a vállalkozások.

E jelentésnek azt a célkitűzést kell szolgálnia, hogy a közfellépést szavakból tettekké formálja. Jelentős hozzáadott értéket kell képviselnie a Bizottság cselekvési tervéhez képest. Az érintett kérdések nagy számára tekintettel az előadó egy könnyen azonosítható központi szál köré kívánta felépíteni e jelentést: ez nem más, mint az ipari termelés.

### ***Kielégítő-e a cselekvési terv?***

Az előadó üdvözlöi az Európai Bizottság által a „CARS 2020” cselekvési terv keretében végzett munkát, valamint az ágazat különböző szereplői közötti intézményi szintű kapcsolatok kiépítését (a „CARS 21” magas szintű munkacsoport létrehozása és tevékenységének újraindítása). A Bizottság által létrehozott dinamika lényege, hogy a gépjárműipari termelést ismét a gazdasági fejlődés középpontjába állítsa. Néhány évvel ezelőtt Európa még úgy határozott, hogy mindent a szolgáltatásokra tesz fel, mára azonban a vezetők elismerték annak gazdasági és társadalmi jelentőségét, hogy a gazdaságot ismét egy szilárd és fenntartható termelési alapra helyezték. Támogatnunk kell ezt a bátor politikai választást. Ha ismét megteremtjük a kontinens termelési alapját, úgy a versenytársainktól való függésünk is csökken.

A „CARS 2020” az első ágazati megközelítés, amelyet a Bizottság a Lisszaboni Szerződés óta kidolgozott. Ez jó jel, ami arra utal, hogy a Bizottság kiemelt kérdésként kívánja kezelni a gépjárműipart. A cselekvési terv erőssége, hogy egyetlen dokumentumban összegzi az Unió hatáskörébe tartozó és a gépjárműiparhoz kapcsolódó valamennyi területet. Az előadó általában véve üdvözlöi a Bizottság azon szándékát, hogy növelje az ipar GDP-ben képviselt arányát, és hogy az ágazat részesedését 2020-ig a jelenlegi 16%-ról 20%-ra emelje. Ehhez azonban rendelkezünk kell a megfelelő eszközökkel.

Az előadó véleménye szerint a cselekvési terv által lefedett kérdések tekintetében vannak gyenge pontok és hiányosságok, különösen és nagyrészt a „CARS 21” magas szintű munkacsoport 2012. júniusi következtetéseivel összehasonlítva. A levont következtetések ezért részlegesek, és a javasolt megoldások is a vártnál kevésbé megnyerőek.

A Bizottság általában véve arra szorítkozik, hogy felvázolja a gépjárműipar általános és transzverzális helyzetét. Az előadó véleménye szerint egy mélyrehatóbb elemzés segítségével különbséget tehetünk a konjunkturális helyzetek között, és testre szabott válaszokat adhatunk, mivel a gazdasági válság nem egyformán érezteti a hatását a következők tekintetében:

- gyártók (belső szervezet, értékesítési stratégiák, piacok);
- piaci szegmensek (minőség, a teljes piaci szegmenst lefedő gyártók, alsó kategóriás gépjárművek), termékek (személygépjárművek, nehézgépjárművek, kétkerekű járművek);
- és a gépjárműiparon belüli iparágak (autóalkatrész-gyártók, gyártók, értékesítés és értékesítés utáni szolgáltatások).



Az előadó sajnálatának ad hangot amiatt, hogy a Bizottság alábecsli a keresletet érintő azon számos strukturális változást, amelyek egyben az európai piac hanyatlásának is alapvető okai; ezek a következők:

- demográfiai változások: urbanizáció, a népesség elöregedése;
- szociológiai és viselkedésbeli változások: „kollektív mobilitás”, a járművek városközpontokba való behajtásának korlátozása, lakóhelytől függően változó járműhasználat, márkaimázs;
- gazdasági változások: a járművekre átlagosan fordított összegek csökkenése, az üzemanyagár emelkedése, a használtautó-piac fellendülés;
- műszaki változások: a járművek élettartamának jelentős növekedése és minőségük nagymértékű javulása.

Emellett a Bizottság éppen csak megemlíti a gyártási kapacitástöbbletet (amelyet átlagosan 20%-ra becsülnék) és a szerkezetátalakítást, de nem kínálja meg a megoldást azokra – például annak lehetőségét, hogy más ágazatokban használják ki a munkahelyüket elvesztő gépjárműipari munkavállalók iparági szakismeretei jelentette előnyöket.

A Bizottság a kereskedelmi kapcsolatokban alkalmazandó kölcsönösség elvéről is hallgat.

Az előadó kifogásolja, hogy egyes fogalmakat nem határoztak meg megfelelően, holott azok elengedhetetlenek lennének fellépésünk keretének meghatározásához:

- európai vállalkozás: kérdés, hogy a következők közül mely vállalkozások tartoznak ide: amelynek székhelye Európában található, de termelési egységei a világ más részein, vagy olyan vállalkozásról, amelynek egy vagy több egysége Európában található, székhelye azonban azon kívül, vagy amelynek székhelye és üzemei egyaránt Európában vannak; e cselekvési terv végső célkitűzése az, hogy helyreállítsa az európai növekedést és foglalkoztatottságot; ez akkor valósulhat meg, ha felhasználják az európai vállalkozásokat támogató ösztönző tényezőket, valamint segítik a vállalkozások európai letelepedését; ehhez Európa-szerte világos elképzeléssel kell rendelkezünk fellépésünk tárgyáról – e látásmóddal azonban még nem rendelkezünk;
- az érték- és termelési lánc egymástól különböző fogalmai, amelyek fenntartása és fejlesztése fontos Európa számára; egy erőteljesen beágyazódott európai értéklánc segítségével (ismét) versenyképesek lehetünk az erősségünket jelentő termékek tekintetében (fejlett technológiák); egy koherens, azaz a tervezés és a gyártás mentén a lejjebb és fentebb elhelyezkedő valamennyi szakaszt lefedő termelési lánc megőrzésével elkerülhető, hogy Európa a lánc csak egy részében legyen jelen, illetve annak csak egy részét irányítsa; ugyanakkor optimális egyensúlyt kellene találni, mivel bizonyos költségek (különösen az energia- és a munkaerő-költségek) tekintetében Európa egyre kevésbé lesz versenyképes.

***Milyen választ adhat az Európai Parlament?***

## ***A „CARS 2020” cselekvési tervben felvetett témák***

A cselekvési tervvel elindított vita a XXI. századi mobilitás alapjaiban való újragondolására készítet bennünket. A korábbi állapotokhoz való visszatérés jelenti a legrosszabb megoldást. Azonban gyakorlatiasan kell eljárnunk, és el kell kerülnünk, hogy az elvárásoktól és a valóságtól távol álló megoldásokat javasoljunk, és túl hamar számoljunk egy ma még nem létező kereslettel.

Emellett az éghajlatváltozás kezelésének továbbra is központi helyet kell kapnia a fellépésünkben. E téren Európa olyan eszközökkel vértette fel magát, amelyeknek köszönhetően a Föld valamennyi része számára példaértékűvé váltunk. A jelenlegi válság idején azonban egy másik, legalább ugyanolyan fontos és releváns prioritással is rendelkezünk kell: választ kell adnunk a polgárainkat egyre jobban foglalkoztató, az európai gazdasági versenyképesség és a vásárlóerő csökkenésével, a munkahelyek megszűnésével és a külföldről érkező, egyre kiélezettebbé váló versennyel kapcsolatos aggodalmakra. E jelentésnek először – és mindenekelőtt – e bizalmi válságra kell választ adnia.

Az előadó ezért első lépésben számba vette és kiegészítette a „CARS 2020” cselekvési tervben kifejtett főbb kérdéscsoportokat:

- a technológiafejlesztés (amely az Unió egyetlen komparatív előnye a BRICS-országokkal szembeni versenyben, ezért azt védenünk és ösztönöznünk kell) és az alternatív energiaforrásokra irányuló kutatás előtérbe helyezése, ezen energiaforrások piaci alkalmazási lehetőségeinek helyes felmérése mellett;
- a szabályozás kitűzött célokhoz igazítása;
- a jövőbeli igények előrejelzésére szolgáló eszközök felkutatása annak érdekében, hogy a humán erőforrás alkalmazkodni tudjon a kereslet és a termelési eszközök változásaihoz;
- a termelési láncon belüli kapcsolatok kiegyensúlyozottabbá tétele a verseny támogatása és a külső hatásoknak leginkább kitett vállalkozások védelmének elősegítése érdekében;
- a rendelkezésünkre álló pénzügyi eszközök optimalizálása és szükség szerint megújítása;
- a belső piac fellendítése, mivel az európai vállalkozások elsősorban az európai piacra szállítanak;
- a kereskedelmi kapcsolatok igazságosabbá tétele a vállalkozásaink feltörekvő piacokon való minél nagyobb támogatása érdekében.

## ***Politikai kormányzás***

Európának sürgősen egy, a reformokat és politikai mechanizmusokat tartalmazó menetrendet kell készítenie, amelynek abból a valós szándékból kell kiindulnia, hogy megerősítse európai

szintű gépjárműipari szakpolitikánkat. Ez sajnos nem szerepel a „CARS 2020” cselekvési terv javaslatai között.

Európának gyorsabban kell reagálnia. Az igazgatási szinten, valamint a magas szintű munkacsoportok szintjén folytatott bizottsági munkának most ki kell lépnie a politikai szintre. Ez a tagállamok és a Bizottság közötti ambiciózus együttműködés formáját is öltheti. Számos eszköz (belső piac, nemzetközi kereskedelem, környezetvédelem, kutatás és fejlesztés) áll Európa rendelkezésére. Az előadó reményei szerint e jelentés megfelelő alkalmat kínál egyrészt annak szemléltetésére, hogy miként tudnánk ezeket jobban alkalmazni és összehangolni, másrészt arra, hogy ezzel párhuzamosan megkezdjük a mélyreható reformokkal kapcsolatos, az eszközök célkitűzésekkel való összehangolására irányuló munkát.

Az előadó véleménye szerint a jelentés kínálta alkalmat fel kell használni arra, hogy nyíltan megvitassuk a – például az Egyesült Államokban – már bizonyított módszereket, valamint hogy világos kérdéseket tegyünk fel az Európai Unió rendelkezésére álló eszközökről, vállalkozásaink méretéről és a saját, európai vállalkozásaink által folytatott kielezett versenyről, holott az Unió területén és a külföldi piacokon egyaránt nekünk magunknak is meg kell küzdenünk a külföldi versenytársaink jelentette egyre erősebb versennyel. Szembe kell néznünk ezzel az új globális felállással.

Az Európai Unió fellépése számos területen meghatározó jelentőségű. „Marketingstratégiája” ugyanakkor súlyos hiányosságokban szenved. Pontosabban az ismertség hiányában. Másrésztől Európa nehezen tudja eladni technológiai know-how-ját (kereskedelem és szabványok) a nemzetközi szinten. Ez jelentős hátráltató tényező, mivel ha nem cselekszünk, egyre jobban függünk majd a nem általunk kifejlesztett szabványoktól. Az előadó szerint itt az ideje e helyzet orvoslásának annak érdekében, hogy visszanyerjük polgáraink, vállalkozásaink és befektetőink bizalmát.

Éppen e kihívások megemlítése érdekében az előadó kiegészítette e jelentést a „CARS 2020” cselekvési tervben nem szereplő, a „politikai kormányzásról” szóló fejezettel.

23.9.2013

## VÉLEMÉNY A NEMZETKÖZI KERESKEDELMI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL

az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság részére

a CARS 2020-ról: az erős, versenyképes és fenntartható európai gépjárműipar felé  
(2013/2062(INI))

A vélemény előadója: Maria Badia i Cutchet

### JAVASLATOK

A Nemzetközi Kereskedelmi Bizottság felhívja az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy állásfoglalásra irányuló indítványába foglalja bele a következő javaslatokat:

1. hangsúlyozza, hogy az Unió autóipara, amely jelenleg Európában közvetve vagy közvetlenül 12 millió személyt foglalkoztat, stratégiai jelentőségű az uniós gazdaság és foglalkoztatás szempontjából, és rámutat, hogy jelentős mértékben hozzájárul az Unió kereskedelmi mérlegének egyensúlyához, a harmadik országok vállalatainak részéről tapasztalható megnövekedett, és néha tisztességtelen verseny ellenére;
2. elismeri, hogy az új gépjárművek uniós piaca csökkenőben van, ugyanakkor a tiszta meghajtású (elektromos, hibrid, hálózatról tölthető) járművek iránti igény nő; felszólítja a Bizottságot az európai autóipar támogatását és erősítését szolgáló fenntartható stratégia – különösen a CARS 2020 intézkedések – késedelem nélküli végrehajtására annak érdekében, hogy az ipar megőrizhesse eredményességét és versenyképességét, és új piacokhoz jusson;
3. rámutat, hogy a Nemzetközi Energiaügynökség szerint 2050-re a világon eladott gépjárművek majdnem 60%-a hibrid, hálózatról tölthető vagy elektromos jármű lesz;
4. hangsúlyozza, hogy az európai gyártók lemaradtak a tiszta meghajtású járművek piacán, de a nemzeti célkitűzések támogatják e piac további növekedését;
5. hangsúlyozza, hogy az elkövetkező évtizedekben más uniós politikákkal összhangban nagyobb mértékben kell villamosítani a közlekedési ágazatot;
6. elismeri, hogy a feltörekvő piacokon a kereslet nemcsak a luxusjárművek iránt fog nőni,

hanem az alacsonyabb piaci szegmensekben is, és az európai ipar e szegmensekben versenyképesebb lesz;

7. meggyőződése, hogy az ipar a technológiai innováció alapvető hajtóereje és a növekedés fontos multiplikátora; úgy véli, hogy az innováció magas szintjének fenntartása alapvető fontosságú annak érdekében, hogy az iparág megtarthassa vezető szerepét a fenntarthatóság és a technológia terén, valamint a foglalkoztatás előmozdítása és a vállalatok, köztük a kis- és középvállalkozások támogatása érdekében, növelve nemzetközi versenyképességüket; úgy véli, hogy a tiszta járművek modelljei csökkentenék az Unió harmadik országoktól való energetikai függőségét; hangsúlyozza, hogy a tömegközlekedési hálózatok, a közlekedési mobilitás és az intelligens városok technikai áttörései – például a hibrid és a nulla kibocsátású járművek – az európai gépjárműipar versenyképességének hatékony előmozdítói; felhívja a figyelmet arra, hogy a közbeszerzések döntő szerepet tölthetnek be e téren, ha az iparpolitika stratégiai eszközöként alkalmazzák őket; felszólítja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy javítsák európai szintű és globális együttműködésüket, és tegyenek több erőfeszítést annak érdekében, hogy Európa vezető szerepe megerősödjön a nemzetközi normák kialakításában, így biztosítva a világpiacon technológiai eredményeink elsődlegességét; emlékeztet annak fontosságára, hogy egyértelmű és szilárd jogi és adózási keret álljon rendelkezésre a gépjárműiparban megvalósuló beruházások támogatásához;
8. hangsúlyozza, hogy be kell fektetni az új termékek formatervezésébe és gyártásába, a globális fogyasztókat megcélzó innovatív technológiák létrehozásával, szem előtt tartva a tágabb uniós értéklánc növekedésének támogatását,
9. hangsúlyozza, hogy az előttünk álló környezetvédelmi kihívások az innováció fontos hajtómotorjai; emlékeztet arra, hogy további technológiai előrelépésre van szükség a járművek környezetvédelmi hatékonyságának javítása érdekében, miközben elő kell mozdítani az alternatív üzemanyaggal működő, például az elektromos járművek fejlesztését és piaci elterjedését; emlékeztet arra is, hogy tovább kell fejleszteni a CO<sub>2</sub>-kibocsátás további csökkentését szolgáló műszaki szabályozást;
10. támogatja a CARS 21 magas szintű munkacsoport által elért konszenzust, amely szerint az Unió kereskelempolitikájának a gépjárművekre vonatkozó szabályozások nemzetközi harmonizációja révén növelnie kell az EU versenyképességét a globális piacokon, és teljes mértékben figyelembe kell vennie egy erős, innovatív és versenyképes autóipari gyártási bázis fenntartásának fontosságát, és határozottan rámutat, hogy ez semmilyen körülmények között nem történhet a munkavállalói jogok és a társadalmi igazságosság vagy normák rovására;
11. hangsúlyozza a vámjellelű és nem vámjellelű kereskedelmi akadályok – amennyiben ezeket nem igazolják az egészség és a környezet védelmével kapcsolatos megfontolások – csökkentésére és megszüntetésére irányuló többoldalú és kétoldalú tárgyalások, valamint a piacokhoz való hozzáférés kölcsönössége előmozdításának fontosságát; úgy véli, hogy az Unió kereskedelmi megállapodásaiban és kétoldalú kereskedelmi együttműködései során jelentős kötelezettségvállalásokról kellene megállapodásra jutni az Unió gépjárműiparára kiható nem vámjellelű kereskedelmi akadályok megszüntetését illetően, és biztosítani kellene a hozzáférést az importált nyersanyagokhoz; hangsúlyozza, hogy az Unió összes

partnerországának hatékonyan kell védenie és tiszteletben kell tartania az európai vállalkozások ipari tulajdonjogait;

12. felszólítja a Bizottságot, hogy folytassa a globális szabványosítás irányában tett erőfeszítéseit. úgy véli, hogy az EU kereskedelmi partnereinek el kell fogadniuk az UNECE WP.29-es szabványokat, és olyan új, egyetemes megoldásokat kell találni az innovatív technológiákra, mint az elektromos autók csatlakozójának általános szabványa.
13. elismeri annak fontosságát, hogy felgyorsítsák a teljes járművekre, valamint a javításhoz és karbantartáshoz szükséges pótalkatrészekre vonatkozó nemzetközi típusjóváhagyás kölcsönös elismeréséről szóló rendeletjavaslat kidolgozását annak érdekében, hogy csökkenjenek az egyazon gépjárműmodell harmadik országok piacára történő bevezetésével kapcsolatos adminisztratív terhek;
14. hangsúlyozza, hogy továbbra is a szabványok és műszaki szabályozások terén megvalósuló együttműködésre vonatkozó nemzetközi kereteknek kell elsőbbséget biztosítani a szabványok és szabályozások harmonizációjának elérése érdekében, és minden kétoldalú kezdeményezést a többoldalúvá tétel lehetőségének szem előtt tartásával kell kidolgozni, ideértve a feltörekvő gazdaságokat is; ebben az összefüggésben az EU-nak folytatnia kell környezetvédelmi előírásainak javítását, valamint erre alapozva kell szorgalmaznia a legfejlettebb nemzetközi normák bevezetését;
15. üdvözli, hogy a Transzatlanti Gazdasági Tanács keretében kezdeményezték az elektromos járművek biztonságosságáról és támogatásáról szóló globális műszaki előírás kidolgozásának elindítását, és hangsúlyozza annak fontosságát, hogy a kezdeményezéshez számos tag csatlakozzon, köztük az EU legfontosabb kereskedelmi partnerei;
16. szorgalmazza, hogy a Bizottság bizonyosodjon meg arról, hogy a jelenleg zajló és jövőbeli kereskedelmi megállapodások és egyezmények minden kötelezettségvállalása hatékony módon teljesül-e; felszólítja az Uniót, hogy gépjárműiparának megőrzése, és az uniós érdekekkel ellenkező, tisztességtelen kereskedelmi gyakorlatok – mint az import járművekre kivetett különadók – elhárítása érdekében vezesse be a WTO-szabályoknak megfelelő kereskedelmi védelmi eszközöket, és amennyiben szükséges, alkalmazza a vitarendezési mechanizmusokat;
17. úgy véli, hogy kereskedelmi megállapodások segítségével erősíteni és védeni kell a gyorsan növekvő piacokon a beruházási tevékenységeket.
18. úgy véli, hogy az európai vállalatoknak végre kell hajtaniuk a vállalati társadalmi felelősségvállalással (CSR) és a munkavállalói részvétellel kapcsolatos uniós normákat azokban a harmadik országokban is, ahová beruházások irányulnak, továbbá elő kell segíteni a regionális fejlődést.
19. kéri a Bizottságot, hogy a kereskedelmi megállapodásokra vonatkozó előzetes hatásvizsgálatait terjessze ki a gépjárműágazat versenyképességének kérdésére, végezzen új vizsgálatokat a hatálybelépésüket követően, és rendszeresen vizsgálja a jelenleg hatályban lévő, illetve az éppen tárgyalt megállapodások halmozott hatását, konkrét és előre meghatározott kritériumok alapján, beleértve az érintettek bevonásának módját;

20. sürgeti a Bizottságot, hogy mielőbb dolgozzon ki az iparpolitikájára vonatkozó stratégiai tervet, amely segítené a szerkezeti kapacitástöbbletekkel küzdő ágazatokat, például a gépjárműágazatot abban, hogy elébe menjenek a trendeknek és olyan átalakításokat végezzenek, amelyek révén a jövő ágazataivá válhatnak, például nulla CO<sub>2</sub>-kibocsátású tömegközlekedési eszközök gyártása révén.

## A BIZOTTSÁGI ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE

<b>Az elfogadás dátuma</b>	2013.9.17.
<b>A zárószavazás eredménye</b>	+ :            25 - :            1 0 :            4
<b>A zárószavazáson jelen lévő tagok</b>	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
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)</b>	Amelia Andersdotter, Josefa Andrés Barea, Salvatore Iacolino, Elisabeth Köstinger, Emma McClarkin, Mario Pirillo, Jarosław Leszek Wałęsa
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok) (187. cikk (2) bekezdés)</b>	Krzysztof Lisek



27.9.2013

## VÉLEMÉNY A FOGLALKOZTATÁSI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL

az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság részére

a CARS 2020-ról: az erős, versenyképes és fenntartható európai gépjárműipar felé  
(2013/2062(INI))

A vélemény előadója: Birgit Sippel

### JAVASLATOK

A Foglalkoztatási és Szociális Bizottság felhívja az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy állásfoglalásra irányuló indítványába foglalja bele a következő javaslatokat:

- A. mivel a dinamikus és befogadó munkaerőpiacok, amelyeken a munkavállalók magas szintű és a piac számára fontos szakképesítéssel rendelkeznek, alapvető fontosságúak az európai gazdaság versenyképessége és a társadalmi kohézió szempontjából;
1. üdvözli a gépjárműiparra vonatkozó cselekvési tervet, és rámutat, hogy a gépjárműipar – mintegy 12 millió közvetlen, illetve közvetett munkahellyel – stratégiai jelentőséggel bír az európai gazdaság szempontjából, jelentős mértékben, mintegy 90 milliárd euróval járul hozzá (2011-es adatok szerint) az Unió külkereskedelmi mérlegéhez, a legtöbb magánforrást vonzza a kutatás és innováció terén (2010-ben mintegy 30 milliárd eurót), valamint a technológiai újítások egyik alapvető motorja; hangsúlyozza, hogy egy nagyra törő európai iparpolitika, amely nagy hangsúlyt helyez a helyi foglalkoztatásra és a környezetbarát technológiák fejlesztésére, a válságból való munkahelyeket teremtő kilábalás és a fenntartható fejlődés előmozdításának szükséges hajtóereje; hangsúlyozza, hogy az európai autóiparnak – a környezetbarátabb közlekedési rendszer részeként – fenntarthatóbb gépkocsik gyártását célzó megújulási stratégiára van szüksége;
  2. rámutat arra, hogy a globális piacon a minőség és a biztonság tekintetében ki kell tűnni; ezért szükségesnek tartja a fejlett technológiákba való beruházást és az innováció hangsúlyozását;
  3. üdvözli az e-segélyhívó rendszerre tett bizottsági javaslatot, amely lehetővé tenné a járművek számára a segélyhívó szolgálat automatikus felhívását komoly baleset esetén;

4. úgy véli, hogy az Unión belüli fokozottabb integráció előmozdítását szem előtt tartva fejleszteni kellene azon megoldások hatékonyságát és hozzáférhetőségét, amelyek lehetővé teszik a járművek fogyatékosággal élő sofőrök általi használatát;
5. kéri „A munkahelyi egészségvédelemmel és biztonsággal kapcsolatos közösségi stratégia 2007 és 2012 között” című közleményben foglalt egészségvédelmi és biztonsági előírások felülvizsgálatát, hogy lépést tartsanak a különféle munkakörök és feladatok terén bekövetkezett változásokkal; ebből a célból felhívja a Bizottságot, hogy mihamarabb terjesszen elő egy 2020-ig szóló európai egészségvédelmi és biztonsági stratégiát;
6. fokozott erőfeszítéseket sürget az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedést célzó Európa 2020 stratégia célkitűzéseinek az európai járműipar megerősödését előmozdító végrehajtása érdekében; hangsúlyozza ebben az összefüggésben az erős európai járműipari bázis fenntartásának fontosságát, többek között a minőségi és fenntartható technológiájú járművek szélesebb portfóliójának harmadik országokba történő exportja révén; rámutat arra, hogy a kutatás, a fejlesztés és az innováció – különösen az alacsony kibocsátású és energiahatékony gépkocsik fejlesztésével kapcsolatos szükségleteket tekintve – egyre fontosabb szerepet játszik Európa versenyképességének megőrzésében és ezáltal a foglalkoztatás növelésében, csökkentve Európa energiaimporttól való függőségét;
7. elismeri, hogy az elektromos járművek piaca magában hordozza a bővülés lehetőségét, nem csupán az energetikai fenntarthatóság és az éghajlatváltozás elleni fellépés tekintetében, hanem azért is, mert elősegíti a gazdasági növekedést és a munkahelyteremtést; ezért erőfeszítéseket sürget az ilyen típusú járművek kifejlesztésére és továbbfejlesztésére, valamint használatuk ösztönzésére az Unióban; úgy véli, hogy ebből a célból a jövőben szükségessé válik az alternatív üzemanyaggal működő járművek töltőállomásainak létrehozása;
8. üdvözli a Bizottság által javasolt Horizont 2020 és COSME programokat, amelyek pénzügyi támogatást nyújtva lehetővé teszik a cégek és a kis- és középvállalkozások számára versenyképességük növelését, ahogy Európa környezetbarát és erőforrás-hatékony közlekedési hálózatra tér át;
9. üdvözli a cselekvési terv negyedik pillérében javasolt fellépéseket; aláhúzza a hosszú távú stratégiák szükségességét, amelyek lehetővé teszik a vállalatok és munkavállalók számára, hogy alkalmazkodjanak a strukturális átalakításokhoz, előre látva a változásokat és minimalizálva azok szociális hatását; ismételten kéri, hogy szülessen jogi aktus a munkavállalók tájékoztatásáról és a velük folytatott konzultációról, valamint a szerkezetátalakítás előrejelzéséről és kezeléséről; különös hangsúlyt fektet a szerkezetátalakítás hosszú távú tervezésére, amely a foglalkoztatási szükségletek változása esetén biztosítja a fokozatos átmenetet; hangsúlyozza, hogy olyan készségi szintekre van szükség, amelyek biztosítják a foglalkoztatást, és szükség esetén lehetővé teszik az új termelési formákra és üzleti modellekre való áttérést;
10. a megfelelőbb szabályozás kialakítása érdekében felkéri a Bizottságot, hogy szisztematikusabban értékelje javaslatainak az európai gépjárműipar azon képességére gyakorolt hatását, hogy nemzetközi szinten versenyképes maradjon, és ezáltal számos új munkahelyet teremtsen, amelyekre Európának szüksége van; ezzel összefüggésben sürgeti a Bizottságot, hogy tevékenyen lépjen fel az uniós jog tagállami túlszabályozása ellen;

11. sürgeti a tagállamokat, hogy készítsenek előrejelzést a szerkezetátalakítási folyamatokról a munkahelyek megóvása, a belső és külső mobilitás támogatása, és e folyamatok esetleges negatív hatásainak minimalizálása érdekében; kéri a tagállamokat, hogy a szubszidiaritás elvének tiszteletben tartása mellett juttassák érvényre a tagállami jogszabályokat és a hatályos uniós irányelveket, beleértve a csoportos létszámcsökkentésről szóló irányelvet, a vállalkozások átruházására vonatkozó irányelvet és a tájékoztatásról és konzultációról szóló keretirányelvet; úgy véli, hogy az uniós alapoknak fontos szerepet kellene játszaniuk a szerkezetátalakítási folyamatokból adódó esetleges kedvezőtlen hatások előrejelzésében, minimalizálásában vagy enyhítésében;
12. úgy véli, hogy amennyiben elkerülhetetlen a szerkezetátalakítás, a gyárak bezárásához vagy a leépítéshez csak végső megoldásként lenne szabad folyamodni; ennek megfelelően úgy véli, hogy ilyen esetekben információval kell ellátni az érdekelt feleket – köztük a szakszervezeteket, illetve a munkavállalók és munkaadók képviselőit –, és tárgyalásokat kell folytatni velük olyan megállapodás elérésének céljából, amely biztosítja a vállalat életképességét, és egyúttal tiszteletben tartja a munkavállalók jogait;
13. sürgeti a tagállamokat, hogy gyárak bezárása vagy jelentős leépítések esetén rövid távú intézkedésként teljes mértékben éljenek az Európai Globalizációs Alkalmazkodási Alap (EGAA) kínálta lehetőségekkel; megismétli véleményét, hogy az EGAA-intézkedések kialakításának összhangban kell állnia az erőforrás-hatékony és környezeti szempontból fenntartható gazdaság célkitűzésével;
14. hangsúlyozza annak szükségességét, hogy a készségigényeket előre jelezzék, és a munkavállalók készség szintjét – többek között az egész életen át tartó tanulás révén – kiigazítsák; támogatja egy európai gépjárműipari képzési tanács létrehozását, amely az iparági, foglalkoztatási és szakképzési megfigyelőközpontok, valamint az érintett szociális partnerek és az oktatási és szakképzési intézményeket képviselő szervezetek egybefogásával előmozdítja a vonatkozó felsőfokú és szakképzést, elősegítendő a gépjárműipari ágazaton belüli bevált gyakorlatok cseréjét, készségfejlesztést és foglalkoztatást;
15. hangsúlyozza a társadalmi párbeszéd fontosságát a kiigazítási és szerkezetátalakítási folyamatok során, valamint a bevált gyakorlatok követésének szükségességét<sup>1</sup>; emlékeztet az ideiglenes jellegű, innovatív eszközök válság alatti kidolgozásának pozitív példáira – köztük a csökkentett munkaidőre –, amelyek elősegítették a foglalkoztatás korábbi szintjeinek fenntartását;
16. ösztönzi a tagállamokat, hogy az európai szemeszter keretében fogadjanak el nemzeti munkaterveket, figyelembe véve, hogy mely egyedi készségekre van szüksége általában véve az iparnak, és konkrétan a gépjárműiparnak;
17. úgy véli, hogy a képzett munkaerő alapvető fontosságú az európai gépjárműipar versenyképessége és minőség alapúsága szempontjából; ezért úgy gondolja, hogy modernizálni kell az oktatási és szakképzési rendszereket, szem előtt tartva a jövőben

---

<sup>1</sup> Lásd a „szerkezetátalakítási eszköztárát” a Bizottság „Közös elkötelezettség a foglalkoztatásért” című 2009. június 3-i közleményében (COM (2009)0257).

szükséges készségek fejlesztését új tantervek, információs és kommunikációs technológiák és a munkaadókkal kötött partnerségek révén;

18. szorgalmazza, hogy az Európai Szociális Alapot használják fel a munkavállalók átképzéséhez és továbbképzéséhez, valamint az egész életen át tartó tanulás, a készségkereslet és a készségkínálat összehangolása, a készségek megfeleltetése és a változások előrejelzése terén történő előrelépéshez, különösen a gépjárműipar területén, figyelembe véve az európai autóipar kapacitástöbbletét, valamint a fenntartható gazdaságra és a környezetbarát járművekre való áttérés szükségességét;
19. hangsúlyozza, hogy még jobban ki kell használni az EURES-t mint a tagállami munkaközvetítő ügynökségeket kiegészítő eszközt, és ezzel összefüggésben támogatja, hogy az EURES-t ne csak a munkavállalók, az álláskeresők és a munkaadók szabad mozgáshoz való joggal kapcsolatos tanácsokkal való ellátásának eszközeként, hanem az állandó, teljes idejű és a munkavállalók számára teljes életet lehetővé tevő állások közvetítésére összpontosító munkaerő-piaci eszközként is használják, erősítve ezáltal az európai autógyárak azon képességét, hogy hozzájussanak a számukra szükséges szakképzett munkaerőhöz;
20. hangsúlyozza az egyablakos ügyintézés bevezetésének társadalmi és gazdasági előnyeit a munkavállalók tagállamok közötti, a munkavállalók és a gépjárműipar javát szolgáló szabad mozgásának elősegítése érdekében;
21. úgy véli, hogy a környezetbarát, új járműipari technológiák – például az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentését szolgálók – biztosíthatnák az autóipar hosszú távú gazdasági sikerességét, és lehetővé tennék a munkahelyek tartós megőrzését;
22. hangsúlyozza, hogy a társadalmi hatásvizsgálatokat és szempontokat általánosan érvényesíteni kellene minden ipari szakpolitika esetében; rámutat, hogy a szociális bizonytalanság negatív következményekkel jár az innovációra, valamint a munkaerő termelékenységére és kreativitására, és ezáltal a gazdasági növekedésre nézve is;
23. megjegyzi, hogy a technológiai innováció és a környezetbarát növekedés alapvető versenyképességi tényezők; hangsúlyozza, hogy a közpénzekből történő finanszírozásnak – például az EBB révén – támogatnia kell az innovációt az európai iparban; hangsúlyozza, hogy ezeket az intézkedéseket az ökológiai hozzáadott érték létrehozására, illetve a fenntartható, minőségi uniós foglalkoztatás biztosítására való képességtől kellene függővé tenni.

## A BIZOTTSÁGI ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE

<b>Az elfogadás dátuma</b>	26.9.2013
<b>A zárószavazás eredménye</b>	+ :           34 - :           3 0 :           0
<b>A zárószavazáson jelen lévő tagok</b>	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
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)</b>	Françoise Castex, Philippe De Backer, Anthea McIntyre, Ria Oomen-Ruijten, Evelyn Regner, Birgit Sippel, Csaba Sógor, Tatjana Ždanoka

10.9.2013

## VÉLEMÉNY A BELSŐ PIACI ÉS FOGYASZTÓVÉDELMI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL

az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság részére

a CARS 2020-ról: az erős, versenyképes és fenntartható európai gépjárműipar felé  
(2013/2062(INI))

A vélemény előadója: Sergio Gaetano Cofferati

### JAVASLATOK

A Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság felhívja az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy állásfoglalásra irányuló indítványába foglalja bele a következő javaslatokat:

- tekintettel az „E-segélyhívó szolgáltatás: egy új 112-es szolgáltatás a polgárok számára” című 2012. július 3-i európai parlamenti állásfoglalásra,<sup>1</sup>,
- 1. hangsúlyozza, hogy az európai gépjárműiparra vonatkozó cselekvési tervnek holisztikus megközelítést kell követnie, a szabályozást infrastrukturális beruházásokkal, valamint a keresletet és a humán tőkét növelő lépésekkel egészítve ki, elősegítve a magasan képzett munkaerő rendelkezésre állását; úgy véli ennek kapcsán, hogy a fejlett technológiák kibontakoztatásának előmozdítására irányuló kutatás és fejlesztés terén tett beruházások, beleértve a közúti biztonság javítására, a szén-dioxid-kibocsátás, valamint a szennyezőanyag- és zajkibocsátás csökkentésére tett lépéseket, alapvető fontosságúak a gépjárműipar versenyképességének és növekedésének fenntartása, az uniós hozzáadott érték előmozdítása, valamint a munkahelyteremtés szempontjából; úgy véli, hogy az európai gépjárműipar versenyképességének biztosítása érdekében a cselekvési tervet egyeztetni kell egyéb kapcsolódó uniós szakpolitikákkal;
- 2. hangsúlyozza, hogy az európai gépjárműipar sikeres jövőjének legfontosabb tényezője az európai belső piac, mivel egyrészt járműpiacként olyan közös műszaki szabványokat hoz létre a környezetvédelemre, a közlekedésbiztonságra, a termékbiztonságra és a zajkibocsátásra vonatkozóan 500 millió fogyasztó tekintetében, amelyek a belső piac határain túl is érvényesülnek, és jelentőséggel bírnak más iparágak számára; másrészt állami és magán kutatóintézetek révén a jövőképes gépjárműipar számára hasznos

---

<sup>1</sup> Texts adopted, P7\_TA(2012)0274.

élvonalbeli kutatási lehetőségeket kínál;

3. hangsúlyozza, hogy európai szinten – többek között a kutatási és innovációs keretprogram (Horizont 2020) és az Európai Szociális Alap révén – ambiciózus beruházásokat kell végrehajtani a javasolt stratégia támogatása érdekében; kéri a Horizont 2020 forrásaihoz való hozzáférés megkönnyítését, és hangsúlyozza a kutatásba és az innovációba való beruházás fontosságát annak érdekében, hogy az Unió versenyképes maradjon a globális piacon a gépjárműipar minden területén, ideértve a közúti közlekedés biztonságát, a minőségi ügyfélszolgálatot, a környezetbarát mobilitást, a fejlett technológiákat és a magas hozzáadott értékkel rendelkező termékeket; ösztönzi továbbá az Európai Beruházási Bank forrásainak felhasználását e projektek finanszírozásához;
4. kéri a gépjárműipart szabályozó olyan jogalkotási keret kialakítását, amely elég rugalmas ahhoz, hogy gyorsan reagáljon a gépjárműipar versenyképességét alátámasztó összes új technológiai fejleményre és innovációra, és ki lehessen terjeszteni rájuk a szabályozást;
5. figyelmeztet arra, hogy az európai belső piacnak nemcsak gépjárművek gyártását és forgalmazását kell szolgálnia, hanem a gépjárművek, gépjármű-alkatrészek és beépített nyersanyagok újrahasznosíthatóságát is; kéri a Bizottságot, hogy dolgozzon ki európai keretet a használt autók környezetbarát újrafeldolgozására.
6. hangsúlyozza, hogy a „gépjármű” mint ipari termék gyártását és elkészítését az európai beszállítói ágazat értéklánca előzi meg, beleértve az alkatrészeket beszállító kis- és középvállalkozásokat, és hogy ez a beszállítói ágazat fontos szerepet játszik a gépjárműipar fejlődésében, és éppúgy ki van téve az európai és világszintű kihívásoknak; rámutat, hogy az európai beszállítói ágazat, beleértve a kis- és középvállalkozásokat, gyakran az innováció kulcsszereplője, lendületet ad a jövő európai gépjárművei kifejlesztéséhez, valamint fontos piacot teremt a pótalkatrészek számára; sajnálja, hogy a beszállítói ágazat több kis- és középvállalkozása nehézségekbe ütközött az uniós programok és finanszírozás igénybevételekor, és kéri azok elérhetőségnek könnyítését, pl. a vállalkozások versenyképességét és a kis- és középvállalkozásokat segítő (COSME) program révén;
7. úgy véli, hogy a pótalkatrészek piaca ugyanakkora figyelmet érdemel, mint a kész járművek piaca; hangsúlyozza, hogy azonos súlyúként kellene kezelni, különösen a termékekre vonatkozó információ összegyűjtését és kezelését illetően; megállapítja, hogy az eltérő nemzeti előírások rendkívül megnehezítik a gépjármű-beállítások és -pótalkatrészek közös piacának létrehozását; ezért sürgeti, hogy a Bizottság tegyen javaslatot az ágazat harmonizációja és fejlesztése, valamint az európai szabványok körének kiszélesítése érdekében a tanúsítvánnyal ellátott pótalkatrészek és az Unión belül jóváhagyott alkatrészek gyártására alapozva;
8. hangsúlyozza, hogy különös figyelmet kell fordítani a muzeális jellegű gépjárművekre, illetve az e téren tevékenykedő vállalkozásokra és munkavállalókra, mivel – számuk folyamatos növekedésével – a muzeális jellegű gépjárművek ápolása, használata és fenntartása nemcsak kulturális és idegenforgalmi, hanem gazdasági jelentőséggel is bír; hangsúlyozza azonban, hogy a muzeális jellegű gépjármű fogalommeghatározását szűkre kell szabni, mivel e járművek számának folyamatos növekedésére tekintettel korlátok között kell tartani a biztonsági és környezetvédelmi szempontból lehetséges kedvezőtlen

hatásaikat, amelyek muzeális jellegükből és ezáltal az új gépjárművekre vonatkozó szabványoktól való eltérésükből adódnak;

9. üdvözli az alternatív üzemanyaggal működő és elektromos járművek piacának bővítésére tett javaslatokat, ugyanakkor megállapítja, hogy az európai elektromos mobilitás fejlődése nagyon lassan halad előre; sürgeti a megfelelő infrastruktúra fejlesztésének előtérbe helyezését, a megfelelő, európai és nemzeti szintű beruházások, köztük az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz megfelelő finanszírozása révén, továbbá az alternatív üzemanyagokra és meghajtórendszerekre vonatkozó közös szabványok kialakításával; kéri a Bizottságot, hogy a szükséges területeken tegyen ennek megfelelő jogalkotási javaslatokat, és kéri a jogalkotási javaslat, illetve az elektromos járművek feltöltésére szolgáló készülékek csatlakozóira vonatkozó közös szabvány gyors elfogadását; emlékeztet arra, hogy pozitívan kell hozzáállni az elektromos járművek meghajtására irányuló egyéb innovatív megoldásokhoz, például az üzemanyagcella-technológiához;
10. üdvözli az üzemanyag-címkézési rendszer kialakítására irányuló javaslatot, amelynek révén a fogyasztók könnyen érthető tájékoztatást kaphatnak a járműveik és a kínált üzemanyagok összeegyeztethetőségéről;
11. úgy véli, hogy az európai gépjárműipar fejlődésében az exportnak továbbra is jelentős súlyt kell kapnia, ám a hazai kereslet élénkítésére is összpontosítania kell köz- és magánberuházások, a tisztességes verseny ösztönzése, valamint az európai polgárok vásárlóerejének javítása révén; hangsúlyozza, hogy az európai gépjárműiparnak minőségi termékeket kell gyártania, és az innováció révén vezető szerepet kell játszania a technológia terén, annak érdekében, hogy vonzó legyen az uniós polgárok számára, és biztosítsa az ágazat hosszú távú versenyképességét;
12. szorgalmazza a keresletoldali intézkedések szorosabb összehangolását mind a járművek, mind az üzemanyagok tekintetében, beleértve a pénzügyi ösztönzőket és az adópolitikát, alkalmazva mind a közvetlen pénzügyi támogatást, mind az adózással kapcsolatos ösztönzőket, beleértve a többkulcsos adórendszerek alkalmazását; kéri a Bizottságot, hogy a pénzügyi ösztönzőkre vonatkozó iránymutatásokat kövessék kötelezőbb érvényű lépések, amelyek hasonló feltételeket biztosítanak, és az egész Európai Unióban hozzájárulnak az iparág versenyképességéhez; úgy véli, hogy a keresletoldali intézkedéseknek, valamint a mindennapos költségekkel és feltételekkel kapcsolatos intézkedéseknek a biztonságosabb és környezetbarátabb járművek vásárlására kell ösztönözniük a fogyasztókat;
13. emlékeztet arra, hogy a különböző tagállamokban különféle intézkedésekkel segítik elő az új és üzemanyag-hatékony, alacsony kibocsátású járművek vásárlását; ösztönzi e bevált gyakorlatok megosztását; felhívja a tagállamokat, hogy mérlegeljék innovatív adópolitikák bevezetését az uniós polgárok új és környezetbarát gépkocsik vásárlására való ösztönzése érdekében;
14. elismeri, hogy koordinált megoldást kell találni az uniós gépjárműipar strukturális kapacitásfeleslege problémájának megoldására, a hosszú távú versenyképesség biztosítása érdekében; hangsúlyozza, hogy minden gépjárműgyártó maga felel azért, hogy megfelelő megoldásokat találjon a felmerülő kihívásokra, ugyanakkor elismeri az állami beavatkozás fontos szerepét biztosítása terén, hogy az ágazatban zajló bármilyen jellegű



szerkezetátalakítás negatív társadalmi következményei minimálisak legyenek ; különös hangsúlyt fektet a szerkezetátalakítás hosszú távú tervezésére, amely a munkaerő iránti igény esetleges változása esetén egyaránt biztosítja a foglalkoztatáshoz megkívánt megfelelő szakképzést, valamint az új termelési formákra és üzleti modellekre való fokozatos áttérést; úgy véli, hogy szükség van egy – jogalkotási aktust is magában foglaló – európai keretre a változások előrejelzése és a szerkezetátalakítás társadalmi következményeinek enyhítése, valamint a belső piac torzulásának elkerülése érdekében;

15. üdvözli a Globalizációs Alkalmazkodási Alap és az Európai Szociális Alap felállítását, és kéri azok optimális és célzott felhasználását a gépjárműiparon belüli szerkezetátalakítások esetén, különösen az érintett munkavállalók átképzéséhez, továbbképzéséhez és áthelyezéséhez, valamint az érintett régiók támogatásához;
16. kéri a Bizottságot, hogy a tagállamokkal együttműködve tegyen lépéseket a magas szintű fogyasztóvédelem, az átláthatóság és a biztonság garantálása érdekében a használtautó-piacon is, valamint ösztönözze a szennyező és kevésbé biztonságos járművek fokozatos kivételét; üdvözli a műszaki vizsgálatról szóló rendeletben foglalt ajánlást, amely szerint minden vizsgálatnál rögzíteni kell a megtett kilométerek számát; úgy véli, hogy a „gépjárműútlevél” belgiumi rendszeréhez hasonló kezdeményezéseket európai szabvánnyal lehetne ösztönözni; megjegyzi, hogy a gépjármű-átruházások esetében szükséges ismételt regisztrációs eljárásnak a megtett kilométerek számával kapcsolatos, határokon átnyúló hamisítást is vissza kell szorítania;
17. kéri a Bizottságot, hogy kezelje a fogyasztók nem mérvadó információkkal való félrevezetésének problémáját a járművek fogyasztása és környezeti teljesítménye terén; támogatja az új menetciklus módszerének és eljárásainak tervezett kidolgozását, és kéri ezek haladéktalan bevezetését;
18. rámutat a gépjárműágazat különböző szereplői, különösen a gyártók és a kereskedők közötti építő jellegű, átlátható és tisztelően alapuló kapcsolatok szükségességére, elkerülendő az egyensúly erősebb fél felé történő eltolódását, ami a fogyasztókra nézve is hátrányokkal járhat;
19. emlékeztet arra, hogy a regionális és helyi hatóságoknak hatáskörüktől függően többféle eszköz van a kezükben a gépjárműipar tevékeny támogatásához, különösen az elektromos autók előmozdításának területén a parkolóhelyekkel való gazdálkodás, valamint az alternatív üzemanyagok infrastruktúráiba való beruházáshoz nyújtott igazgatási támogatás révén; ösztönzi e gyakorlatok európai szintű cseréjét és hatékony koordinálását; kéri az uniós források célzott és optimalizált felhasználását, összhangban az adott régió egyedi fejlesztési szükségleteivel;
20. elvárja a Bizottságtól és a tagállamoktól, hogy fordítsanak fokozottabb erőfeszítéseket a közúti közlekedés biztonságára, intézkedéseket hozva a járművekre, az infrastruktúrára és a járművezetői magatartásra vonatkozóan; ezzel összefüggésben emlékeztet 2012. július 3-i állásfoglalására, amelyben kérte az e-segélyhívó rendszer gyors elfogadását, és pontos kívánalmakat fogalmazott meg az adatvédelmet, az érintett szereplők hatásköreinek tisztázását, a technológiasegélyhívó és a fogyasztók számára biztosítandó átláthatóságot illetően; emlékeztet továbbá azon kérésére, hogy az e-segélyhívó rendszer alapjául egy interoperábilis és nyílt hozzáférésű, lehetséges jövőbeli fedélzeti

alkalmazások és szolgáltatások nyújtására alkalmas platform szolgáljon, amely megfelel a biztonsági és adatvédelmi előírásoknak, és lehetővé teszi a fogyasztók számára a szabad választást, a szolgáltatók számára pedig a szabad hozzáférést;

21. kitart amellett, hogy – különösen az L kategóriájú járművek vonatkozásában – tökéletesíteni kell a jelenlegi biztonsági előírásokat; emellett javítani kell a tehergépjárművekre vonatkozó követelményeket és az aláfutás elleni védelmet;
22. megerősíti a típusjóváahagyásról szóló keretirányelv felülvizsgálata iránti támogatását, és várakozással tekint a Bizottsággal való együttműködés és a folyamat során az érdekelt felekkel való párbeszéd ösztönzése elé;
23. üdvözli a Bizottság azon szándékát, hogy arányossági vizsgálatokat végez a meglévő jogszabályi követelményekhez javasolt végrehajtási intézkedésekre vonatkozóan; tudomásul veszi, hogy az L kategóriájú járművekre vonatkozó, illetéktelen beavatkozással szembeni és párolgási kibocsátásokkal kapcsolatos követelményeket érintő aggályait kifejezetten elismerték;
24. sürgeti a Bizottságot, hogy a jövőben töltse be jobban az „okos” és előrelátó jogszabálykezdeményező szerepét, hogy hosszú távú tervezési biztonságot nyújtson az iparágnak és ezáltal biztosítsa annak versenyképességét, továbbá közvetlen következményként nagyobb átláthatóságot teremtsen a fogyasztók számára az új gépjárművekkel kapcsolatban; hangsúlyozza, hogy a jövőben tervezhetőbbé és összehangoltabbá kell tenni a gépjárműiparra vonatkozó új és közös szabványok megalkotását; ennek során figyelembe kell venni a termékciklusokat;
25. hangsúlyozza a nemzetközi szabályozási harmonizáció jelentőségét az európai gépjárműipar globális versenyképességének megalapozása tekintetében; támogatja az 1958-as UNECE-megállapodás reformját és egy nemzetközi gépjármű-típusjóváahagyási rendszer (IWVTA) kidolgozását; felhívja a Bizottságot, hogy vonja be jobban a Parlamentet a globális partnerek politikai támogatásának biztosítása érdekében, növelve e kulcsfontosságú projektek ismertségét;
26. sajnálja az Elnökök Értekezlete azon határozatát, amely tiltja az európai parlamenti képviselők részvételét a CARS2020-ról folytatott vitákban; megjegyzi, hogy sok más képviseleti szervezet és tagállami politikus is részt vesz bennük; kéri az Elnökök Értekezletét, hogy vizsgálja felül e határozatot, tekintettel a CARS 2020 keretében kidolgozásra kerülő, a gépjárműipar jövőjét érintő javaslatok jelentőségére; megjegyzi, hogy mivel a CARS 2020-ból következő jogszabályokat a Parlament alaposan meg fogja vizsgálni és a Parlament is fogja jóváhagyni, a szakpolitikai csoportokban való részvétel nem ássa alá a Parlament függetlenségét.

## A BIZOTTSÁGI ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE

<b>Az elfogadás dátuma</b>	5.9.2013
<b>A zárószavazás eredménye</b>	+ :                26 - :                1 0 :                1
<b>A zárószavazáson jelen lévő tagok</b>	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
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)</b>	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

## VÉLEMÉNY A KÖZLEKEDÉSI ÉS IDEGENFORGALMI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL

az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság részére

a CARS 2020-ról: az erős, versenyképes és fenntartható európai gépjárműipar felé  
(2013/2062(INI))

A vélemény előadója: Oldřich Vlasák

### JAVASLATOK

A Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság felhívja az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy állásfoglalásra irányuló indítványába foglalja bele a következő javaslatokat:

1. üdvözli a versenyképes és fenntartható gépjárműipart szolgáló CARS 2020 cselekvési tervet és támogatja annak négy pillérét;
2. hangsúlyozza Európa termelési alapja fenntartásának és erősítésének fontosságát, hogy polgárai számára méltányos életszínvonalat biztosítson, és iparágai megszilárduljanak a gazdasági növekedés és fellendülés megvalósítása érdekében;
3. az eladások mennyiségével kapcsolatos legújabb adatok fényében felhívja a Bizottságot, hogy következetesebb megközelítést fogadjon el a gépjárműiparra hatást gyakorló jogszabályok tekintetében, kezdve az innovációval és kutatással, a piac fellendítésén és a foglalkoztatás növelésén át a biztonsági és környezetvédelmi normákig;
4. az eladások mennyiségével kapcsolatos, a Bizottság által közölt legújabb adatok fényében – amelyek szerint a piacon háromszoros csökkenés következett be, és amelyek kiemelik, hogy az Unióban az eladott könnyű járművek száma 2006 decembere és 2012 decembere között közel 17 millióról kevesebb mint 12 millióra csökkent – felhívja a Bizottságot, hogy vizsgálja felül általánosan megfogalmazott és részben ellentmondásos céljait elsősorban a piac fellendítésére és a foglalkoztatás növelésére való összpontosítás érdekében;
5. úgy véli, hogy az európai gépjárműipar esetében a versenyre és az állami támogatásra vonatkozó szabályozás nem vezethet a versenyképesség hiányához; felszólítja a Bizottságot, hogy értékelje a szerkezetátalakításra, a támogatásra és az ágazatban működő

gyártók közötti szorosabb kapcsolatokra vonatkozó terveket, összevetve őket a harmadik országokban kidolgozott hasonló tervekkel, annak érdekében, hogy beindítsa az európai gépjárműiparban a növekedés és a foglalkoztatás fellendülését;

6. támogatja a fenntartható és hatékony közlekedési infrastruktúra fejlesztését és korszerűsítését, mivel ez ösztönözheti a piacot és hozzájárulhat a fokozott közúti biztonsághoz, valamint a gazdaság és a foglalkoztatás növekedéséhez;
7. hangsúlyozza a nagyra törő kutatási és innovációs keret fontosságát, amely a globális szintű uniós versenyképességre összpontosít, bátorítva például a kapcsolódó jármű- és telematikai alkalmazások telepítését;
8. úgy véli, hogy a jelentősen javítani kell a biztonságot az uniós közutakon; ezzel összefüggésben nagyra tartja az elsőbbség biztosítását a gépjárművekbe beépített azon technológiák – köztük az intelligens sebességszabályozó eszközök – számára, amelyek támogatják a vezetési magatartást és a közlekedési szabályok betartását;
9. üdvözli a Bizottság alternatív üzemanyagok bevezetésével, valamint a tiszta járművek számára töltő és újratöltő infrastruktúrák telepítésével kapcsolatos stratégiáját;
10. hangsúlyozza, hogy fokozni kell az európai gépjárműgyártók versenyképességét és teljesítményét, különös tekintettel arra az egyre növekvő igényre, hogy az ágazat innovatív megoldásokkal álljon elő; hangsúlyozza továbbá, hogy a globális versenyképességgel összefüggésben a kutatásba és innovációba való beruházás hozzá fog járulni az európai gépjárműágazatban a növekedéshez és a magasan képzett munkaerőt foglalkoztató munkahelyek létrehozásához;
11. fenntartja, hogy Európában a gépjárműiparnak kell lennie a versenyképesség és a gazdasági növekedés egyik legfőbb motorjának, és újra kijelenti, hogy a gépjárműipar – amely számos globális piacon játszik központi szerepet – az EU iparának egyik kulcsfontosságú erőssége;
12. újra megfogalmazza annak fontosságát, hogy a szabványok kiválasztása során betartásra kerüljön a technológiai semlegesség elve az elsőként lépők beruházásainak védelme és ezzel az ágazatbeli innováció elősegítése érdekében;
13. újra kijelenti, hogy a gépjárműágazatban megvalósuló kutatásnak és innovációnak nagyszabású technológiai előrelépéseket kell lehetővé tennie, amelyek elősegítik az uniós gazdasági versenyképesség növelését, és megőrzik az Unió vezető pozícióját a globális piacon, valamint hogy mindez döntően hozzájárul az Európa 2020 stratégiában foglalt intelligens, fenntartható és inkluzív növekedéssel kapcsolatos célokhoz;
14. újra kijelenti, hogy a válságok a gépjárműágazatban foglalkoztatott munkavállalókat sújtják elsőként; hangsúlyozza, hogy az ágazatban bekövetkező fejlemények elébe menve fokozni kell továbbképzésüket, és adott esetben más ágazatokban kell felhasználni képességeiket és tudásukat;
15. rámutat arra, hogy 2017 előtt nem szabad kitűzni kötelező erejű kibocsátási célokat, mivel a hatásvizsgálat teljes körű értékelésére még nem került sor; felhívja a Bizottságot, hogy

tartózkodjon a jogalkotástól azzal kapcsolatban, hogy miként kell teljesíteni a kibocsátási célokat és egyéb részleges célokat, annak érdekében, hogy ne korlátozza a termékek sokszínűségét vagy a magánkutatási tevékenységet; ezért felszólít a közúti járművek megengedett legnagyobb tömegéről és méreteiről szóló 96/53/EK irányelv felülvizsgálatának az érdekelt felekkel, köztük a gépjárműgyártók képviselőivel történő összehangolására;

16. hangsúlyozza, hogy szükség van a mobil energiatárolási technológiák fejlesztésével, valamint a bioüzemanyag-előállítás új lehetőségeivel kapcsolatos alap kutatásra;
17. hangsúlyozza, hogy hatalmas lehetőségek vannak az ökológiai hatékonyság további javítására az információs és kommunikációs technológiák segítségével;
18. először is az Európai Beruházási Bank (EBB) eszközeinek az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának fejlesztésére és a termelés átalakítására való kiterjesztését javasolja; másodszor javasolja az alternatív hajtástechnológiákba, valamint az elektromos és a gázüzemű járművek feltöltését szolgáló átfogó infrastruktúrába való beruházás középpontba helyezését; harmadszor javasolja közös műszaki szabványok meghatározását az elektromos gépjárművek piacán, továbbá az elektromos járművek töltőállomásaira vonatkozó műszaki szabványok globális harmonizációjának kidolgozását;
19. az EBB eszközeinek megerősítését javasolja a fenntarthatóbb és versenyképesebb európai gépjárműipar fejlesztése és az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kialakítása érdekében;
20. hangsúlyozza, hogy meg kell erősíteni az EBB szerepét és küldetését az új ipari projektek finanszírozása terén, különösen azon projektek tekintetében, amelyek jelentős közlekedési és alternatívüzemanyag-infrastruktúrákkal kapcsolatosak;
21. rámutat, hogy a Tudományos és Technológiai Alternatívák Értékelési Osztálya (STOA) „Ökohatékony közlekedés” című tanulmánya szerint a finanszírozással, a tervezéssel és a végrehajtással, valamint az alternatív meghajtási technológiák magas költségeivel kapcsolatos számos nem műszaki jellegű tényező akadályozza az ökológiai szempontból hatékony közlekedési rendszer létrehozását;
22. felhívja a Bizottságot, hogy biztosítsa a cselekvési terv végrehajtásának a magas szintű munkacsoport által történő felügyeletét, és különösen arról gondoskodjon, hogy az uniós szinten rendelkezésre álló valamennyi költségvetési eszköz hatékonyan felhasználásra kerüljön a gépjárműágazat újbóli beindítása céljából;
23. felhívja a Bizottságot, hogy haladéktalanul dolgozzon ki egyértelmű és konkrét ütemtervet a cselekvési terv végrehajtásának rögzített határidejére vonatkozóan, és ez az ütemterv lehetőleg tartalmazza a következőket:
  - a javasolt jogszabályokkal kapcsolatban előzetes hatásvizsgálat, valamint az elfogadott jogszabályokkal és az elfogadott jogszabályok végrehajtásának hiányával vagy rossz végrehajtásával kapcsolatban utólagos hatásvizsgálat azonnali elindítása a jogszabályok versenyképességre gyakorolt hatásainak tisztességes felmérése érdekében, ideértve a CO<sub>2</sub>- és a zajkibocsátásról szóló jogszabályokat is;

- tanulmány a vonatkozó uniós jogszabályok gépjárműparra és egy átlagos autóra gyakorolt halmozott hatásáról, mivel a javasolt intézkedések több ezer euró áremelkedéssel járhatnak a fogyasztó számára. E tanulmánynak figyelembe kell vennie a CO<sub>2</sub>-kibocsátás és a zajszennyezés csökkenését, valamint azt a költségcsökkenést, amelyet egy fokozott üzemanyag-hatékonysággal működő gépjármű átlagos vezetője elkönnyvelhet;
  - a CARS 2020-szal foglalkozó magas szintű munkacsoport mint a cselekvési terv végrehajtásában tevékeny szerepet játszó tanácsadó testület azonnali létrehozása;
24. hangsúlyozza a számos tagállam által hozott olyan támogató intézkedéseket, mint a vállalatok esetében alkalmazott gyorsított adó- vagy héalevonás, valamint a környezetbarát gépjárművek;
25. felszólítja a Bizottságot, hogy vegye figyelembe a szerkezetátalakítás társadalmilag felelős irányítására vonatkozó európai keretet, ahogy azt a Parlament a munkavállalók tájékoztatásáról és a velük folytatott konzultációról, a szerkezetátalakítás előjelezéséről és kezeléséről szóló, 2013. január 15-i, a Bizottságnak szóló ajánlásokkal ellátott állásfoglalásában<sup>1</sup> kéri, fokozva a változás előjelezését és a szociális párbeszédet, tájékoztatva a munkavállalókat és konzultálva velük az egész folyamat során;
26. kijelenti, hogy a vállalatok keretében működő iskolák – különösen a tanulószerveződéses gyakorlati képzés esetében – hozzájárulhatnak a szükséges szakképzett humán tőke létrehozásához;
27. emlékezteti a Bizottságot, hogy elegendő finanszírozást kell elkülöníteni a gépjárműágazat számára készült cselekvési tervre az iparág kutatási és innovációs tevékenységeinek és új, minőségi munkahelyek létrehozásának támogatása céljából.

---

<sup>1</sup> Elfogadott szövegek, P7\_TA-PROV(2013)0005.

## A BIZOTTSÁGI ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE

<b>Az elfogadás dátuma</b>	17.9.2013
<b>A zárószavazás eredménye</b>	+ :           24 - :           5 0 :           13
<b>A zárószavazáson jelen lévő tagok</b>	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, Giommaria Uggias, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zile
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)</b>	Spyros Danellis, Markus Ferber, Eider Gardiazábal Rubial, Nathalie Griesbeck, Geoffrey Van Orden



## A BIZOTTSÁGI ZÁRÓSZAVAZÁS EREDMÉNYE

<b>Az elfogadás dátuma</b>	5.11.2013
<b>A zárószavazás eredménye</b>	+ :                37 - :                5 0 :                4
<b>A zárószavazáson jelen lévő tagok</b>	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 Gierk, 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
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok)</b>	Jerzy Buzek, Ioan Enciu, Andrzej Grzyb, Roger Helmer, Seán Kelly, Bernd Lange, Zofija Mazej Kukovič, Franck Proust, Algirdas Saudargas
<b>A zárószavazáson jelen lévő póttag(ok) (187. cikk (2) bekezdés)</b>	Nikos Chrysogelos