



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

Zittingsdocument

A7-0391/2013

15.11.2013

VERSLAG

over CARS 2020: naar een sterke, concurrerende en duurzame Europese
automobieliindustrie
(2013/2062(INI))

Commissie industrie, onderzoek en energie

Rapporteur: Franck Proust

INHOUD

	Blz.
ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT	3
TOELICHTING	16
ADVIES VAN DE COMMISSIE INTERNATIONALE HANDEL	21
ADVIES VAN DE COMMISSIE WERKGELEGENHEID EN SOCIALE ZAKEN	26
ADVIES VAN DE COMMISSIE INTERNE MARKT EN CONSUMENTENBESCHERMING	31
ADVIES VAN DE COMMISSIE VERVOER EN TOERISME	38
UITSLAG VAN DE EINDSTEMMING IN DE COMMISSIE	43

ONTWERPRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over CARS 2020: naar een sterke, concurrerende en duurzame Europese automobiellndustrie

(2013/2062(INI))

Het Europees Parlement,

- gezien artikel 173 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (oud artikel 157 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschappen) betreffende het industriebeleid van de EU, waarin met name het concurrentievermogen van de Europese industriesector wordt genoemd,
 - gezien de mededeling van de Commissie getiteld "CARS 2020: actieplan voor een concurrerende en duurzame Europese automobiellndustrie" (COM(2012)0636),
 - gezien de verslagen van de Groep op hoog niveau CARS 21 "inzake het concurrentievermogen en de duurzame groei van de automobiellndustrie in de Europese Unie" (2012)¹ en "Een concurrerend regelgevingskader voor de automobiellndustrie voor de 21e eeuw" (2006)²,
 - gezien de mededeling van de Commissie getiteld "Een sterkere Europese industrie om bij te dragen tot groei en economisch herstel" (COM(2012)0582),
 - gezien de conclusies van de Raad Concurrentievermogen van 10 en 11 december 2012 over de situatie van de Europese industrie en over de bijzondere situatie van de automobiellndustrie,
 - gezien artikel 48 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie industrie, onderzoek en energie en de adviezen van de Commissie internationale handel, de Commissie werkgelegenheid en sociale zaken, de Commissie interne markt en consumentenbescherming en de Commissie vervoer en toerisme (A7-0391/2013),
- A. overwegende dat de automobiellndustrie zowel een sterke schakel in de industriële productieketen als een essentiële factor voor concurrentievermogen, groei en werkgelegenheid voor Europa is;
- B. overwegende dat de Europese automobiellndustrie ondanks de ongekende economische en financiële crisis een belangrijke rol te spelen heeft voor het behoud van de industriële vaardigheden en productie in Europa, hetgeen noopt tot een gecoördineerde actie binnen de EU;

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

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

- C. overwegende dat de bestaande economische situatie niet de enige oorzaak van deze crisis is en dat er behoefte is aan een volledige herziening van onze visie op de mobiliteit van de eenentwintigste eeuw, aangezien mobiliteit een cruciale factor is voor de bevordering van de economische groei;
- D. overwegende dat de automobielenindustrie de gevolgen ondervindt van een revolutie die zich over de hele wereld aan het voltrekken is, waarbij de vraag in Europa achteruitgaat of stagneert, terwijl zowel de vraag als de productie verschuiven naar de opkomende economieën, en overwegende dat de gebruikte energiebronnen geleidelijk maar merkbaar aan het veranderen zijn, en dat de onderdelen en de bediening van auto's worden gedigitaliseerd, hetgeen resulteert in toenemende productiviteit, die op haar beurt ingrijpende veranderingen teweegbrengt in de waardeketen;
- E. overwegende dat de Europese automobielenindustrie zich wereldwijd nog steeds in de voorhoede van research en innovatie bevindt en dat zij derhalve haar concurrentievermogen moet herstellen en een duurzame productie over heel het productieproces en de waardeketen moet zien te bewerkstelligen;
- F. overwegende dat een van de oplossingen voor het probleem van productieovercapaciteit bestaat in het overhevelen van capaciteit naar andere industriële sectoren, zoals het openbaar vervoer en energie uit hernieuwbare bronnen en in investeringen in duurzame infrastructuur;

Beleidsstrategie

1. steunt de nieuwe strategie van de Commissie om een nieuw Europees industriebeleid op gang te brengen, dat zich met name richt op een duurzame automobielenindustrie en centraal staat in de Europese economie;
2. verlangt dat de Commissie haar eigen bevoegdheden efficiënter coördineert om de aanbevelingen van "CARS 2020" in de operationele fase te brengen en daarop toezicht te laten uitoefenen door de Groep op hoog niveau, teneinde niet opnieuw de eerste fase van het "CARS 21"-proces (december 2005) te laten mislukken doordat aan de conclusies niet de nodige maatregelen werden verbonden; verzoekt de Commissie derhalve met een duidelijk programma en een versnelde agenda te komen en overeenkomstig haar bevoegdheden haar initiatiefrecht uit te oefenen, met name door richtsnoeren op te stellen om het optreden van de lidstaten en van ondernemingen te coördineren en aan te vullen, teneinde te zorgen voor een fatsoenlijke levensstandaard voor de EU-burgers en de industrieën in de EU te consolideren, waarbij het accent moet liggen op economische en werkgelegenheids groei en marktherstel;
3. verzoekt de Commissie om horizontale stappenplannen uit te werken voor de ontwikkeling van de energiesector, de vervoers- en de ICT-sector;
4. is van mening dat de maatregelen van de Commissie in deze sector worden bemoeilijkt door diverse restricties en een gebrek aan mechanismen voor beleidscoördinatie; verzoekt de Commissie een studie te verrichten naar de incongruentie tussen hetgeen zij wil bereiken en de instrumenten waarover zij beschikt, die als basis kan dienen voor een debat in de Raad en het Parlement;

5. is van mening dat de Commissie bij alle toekomstige beleidsvormingsprocessen met betrekking tot de automobielsector rekening moet houden met de gehele sector, met name toeleveranciers, dealers en bedrijven op de aftermarket;
6. is ingenomen met de conclusies inzake het industriebeleid die door de Raad Concurrentievermogen zijn aangenomen op zijn zitting van december 2012; spoort de lidstaten ertoe aan te volharden in hun expliciete streven om het industriebeleid in de automobielsector grondig te herzien en nieuwe afspraken te maken voor een Europa-brede samenwerking in deze sector; wijst erop dat deze nauwere samenwerking op het gebied van het industriebeleid voor de automobielsector hetzij op Unieniveau, hetzij op vrijwillige basis tussen een aantal landen gestalte kan krijgen;
7. verzoekt de lidstaten goed gecoördineerde en structurele hervormingen door te voeren die zich richten op verbetering van het concurrentievermogen, zoals steun voor onderzoek en innovatie, competentieverwerving, omscholing van personeel, verlaging van de indirecte kosten, verbetering van de arbeidsflexibiliteit op basis van sociale dialoog, minder bureaucratie en verkorting van de betalingstermijnen;
8. is van mening dat het voor de Unie – om het vertrouwen in EU te herstellen – essentieel is om de uitvoering van haar actieprogramma en de manier waarop dit aan het algemene publiek, investeerders en ondernemingen wordt gecommuniceerd, te verbeteren;

Automobielandustrie en -productie in de EU

9. acht het met het oog op de samenhang en de dynamiek van het onderzoek en de fabricage van essentieel belang dat de productie- en de waarde- en innovatieketen binnen de EU behouden blijft en verder wordt ontwikkeld, waarbij het accent moet liggen op de productie van duurzame voertuigen; om het concurrentievermogen van Europa in de toekomst veilig te stellen, moet er een opwaartse spiraal tot stand worden gebracht die zowel de innovatie, de werkgelegenheid en het concurrentievermogen als de volksgezondheid, het milieu en de mobiliteit ten goede komt;
10. wijst erop dat de arbeidskosten in de automobielandustrie slechts 13 tot 20 % van de toegevoegde waarde vertegenwoordigen; wijst er voorts op dat het mondiale concurrentievermogen alleen kan worden gegarandeerd door middel van innovatie in de hele productieketen en door flexibiliteit in de productieprocessen, waarover derhalve met de werknemers moet worden onderhandeld;
11. benadrukt de noodzaak van het behoud en de versterking van het productieapparaat in Europa teneinde zijn burgers een fatsoenlijke levensstandaard te waarborgen en zijn bedrijfssectoren te consolideren teneinde economische groei en herstel te bewerkstelligen;
12. onderkent dat de Europese markt zich in een neergaande tendens en een crisissituatie bevindt, ook wat betreft de automobielsector; acht het evenwel betreuenswaardig dat de Commissie de fundamentele oorzaken van deze neergang, zoals de sterk uiteenlopende omstandigheden in de sector (bedrijven, marktsegmenten en -categorieën, producten, branches) en de talrijke structurele veranderingen aan de vraagzijde (in demografisch, sociologisch, gedrags-, economisch en technisch opzicht) niet analyseert; is daarom van mening dat, om de vraag te stimuleren, niet alleen op nationaal maar ook op Europees

niveau een gedifferentieerde aanpak nodig is, naast een algemeen Europa-breed optreden;

13. is van mening dat de nieuwe patronen in de mobiliteits sfeer krachtige hefboomen zijn voor het stimuleren van het concurrentievermogen van de Europese automobielsector, zoals publieke en multimodale vervoersnetwerken, verkeersmanagement, intelligente steden, autodelen en gezamenlijke eigendomsregelingen;
14. betreurt dat de Commissie niets doet aan het overcapaciteitsprobleem, hoewel zich dit in de hele sector manifesteert en op korte en middellange termijn onvermijdelijk gevolgen zal hebben (voor de productieketen, de werkgelegenheid en de regionale economie); verzoekt de Commissie derhalve zo snel mogelijk te komen met:
 - a. een studie naar de omvang van de overcapaciteit in Europa en naar de beste praktijken om hier een oplossing voor te vinden, ook buiten Europa (Verenigde Staten);
 - b. een actieplan waarin alle beschikbare beleidsinstrumenten aan bod komen, met name betreffende onderzoek en innovatie;
 - c. voorstellen voor een actievere en beter gecoördineerde ondersteuning van werknemers en bedrijven in de automobielsector ter heroriëntatie van de vaardigheden en banen op andere groeisectoren;
15. op het gebied van herstructurering:
 - a. is ingenomen met het voornemen van de Commissie tot heroprichting van de taskforce voor het toezicht op de voornaamste herstructureringsoperaties, alsook met de publicatie van het groenboek over doeltreffende praktijken op het gebied van herstructurering (COM(2012)0007);
 - b. roept ondernemingen en lidstaten ertoe op nauwer samen te werken en beter te anticiperen op industriële aanpassingen teneinde te voorkomen dat negatieve externe factoren de cohesie van het industriële productieproces (banen, productie) ondermijnen;
 - c. roept de Commissie en de lidstaten ertoe op om in onderlinge coördinatie omschakelingsprogramma's te ontwikkelen ter ondersteuning van regio's die geconfronteerd worden met zware banenverliezen in de automobielsector, en dringt erop aan dat daarbij op een geïntegreerde manier gebruik wordt gemaakt van alle op Europees (EIB, ESF en EFRO) en nationaal niveau bestaande instrumenten om de getroffen werknemers te begeleiden en hen te heroriënteren op alternatieve werkgelegenheid in aanverwante sectoren zoals alternatieve energie, en dat de beschikbare knowhow inzake autotechnologie optimaal wordt benut;
 - d. benadrukt tevens de centrale rol en verantwoordelijkheid van bedrijven en regionale overheden bij het omschakelingsbeleid, in het bijzonder door de opleiding van de werknemers te verbeteren, maar ook door de vrijgekomen locaties ter beschikking te stellen voor de sociaaleconomische ontwikkeling en omschakeling van de getroffen regio's;

16. maakt zowel de lidstaten als de ondernemingen erop attent dat bundeling van krachten (via inkoopcombinaties, samenwerkingsverbanden, consortia en fusies) een manier is om bestand te blijven tegen de steeds heviger wordende internationale concurrentie van buiten de EU;
17. verzoekt de Commissie en de lidstaten meer specifieke maatregelen te treffen om mkb-bedrijven en bedrijven met middelgroot kapitaal beter toegang te verschaffen tot de kapitaalmarkten, met name door het opzetten van regionale éénloketsystemen; is van mening dat mkb-bedrijven en bedrijven met een middelgroot kapitaal, en met name subcontractanten, distributeurs en bedrijven op de aftermarket, de voornaamste slachtoffers van de crisis zijn; wijst er tegelijkertijd op dat de bijzondere waarde van deze bedrijven juist gelegen is in het feit dat zij over de juiste omvang en voldoende reactievermogen beschikken om in te spelen op veranderingen, en dat zij vaak de initiators zijn van tal van technologische ontwikkelingen; is derhalve van mening dat een van de mogelijkheden tot ontwikkeling de diversificatie van de commerciële mogelijkheden van mkb-bedrijven en bedrijven met middelgroot kapitaal is (middels internationalisering en deelname aan nieuwe projecten);
18. herinnert eraan dat het belangrijk is om bij het bepalen van normen het technologisch neutraliteitsbeginsel te eerbiedigen, om zo de investeringen van pioniers te beschermen en innovatie in de sector te stimuleren;

Personele middelen

19. is van mening dat de knowhow die werknemers in de automobielsector hebben opgebouwd een troef is voor Europa; is verheugd over de oprichting van de Europese raad voor vaardigheden in de automobielsector in 2013, en vertrouwt erop dat deze op korte termijn met effectieve beleidsinitiatieven op dit gebied zal komen;
20. is ingenomen met de aankondiging van de Commissie over de verwerving van vaardigheden en het ontwikkelen van competenties als basis voor een duurzaam concurrentievoordeel;
21. is van mening dat de arbeidsmarkt momenteel geen gelijke tred houdt met de behoeften van de sector (grote vraag naar gekwalificeerde werknemers); acht het in dit verband van essentieel belang dat niet alleen de opleidingsstrategieën van de overheid (bevordering van wetenschap, technologie, engineering en wiskunde- en beroepsopleidingen), maar ook de opleidingsstrategieën van het bedrijfsleven (met name de uitbouw van duale opleidingssystemen) moeten worden bijgestuurd om hooggekwalificeerde werknemers aan te trekken en te behouden;
22. verzoekt de lidstaten hun wetgeving waar nodig aan te passen om de sociale dialoog en de arbeidsverhoudingen die van invloed zijn op de organisatie van het werk opener en constructiever te maken (bv. door middel van brancheovereenkomsten en inspraak van werknemers); verzoekt de lidstaten optimale praktijken te ontwikkelen en toe te passen;
23. beveelt de lidstaten en ondernemingen aan meer werk te maken van voortgezette opleidingen voor werknemers teneinde in te spelen op de vraag van morgen en de mogelijkheid te bieden om, indien er in een bepaalde sector banen verloren gaan, de

vaardigheden van ontslagen werknemers ten goede te laten komen aan andere groeisectoren;

Innovatie en technologie

24. is van mening dat technologische innovatie de bepalende factor is voor het concurrentievermogen van de automobielsector; dringt aan op een technologisch neutrale strategie; bevestigt opnieuw zijn vaste voornemen om te zorgen dat de Europa 2020-doelstellingen worden verwezenlijkt en dat er zuinige en duurzame vervoermiddelen en nieuwe productiemethoden worden ontwikkeld;
25. benadrukt dat geïntegreerde innovatieprojecten die zich uitstrekken tot de gehele waardeketen van cruciaal belang zijn voor het versterken van het concurrentievermogen;
26. is van mening dat kennis en innovatie als basis kunnen dienen om de Europese automobielsector een duurzaam concurrentievoordeel te bezorgen, zolang het tempo waarmee innovatiegerichte oplossingen worden ingevoerd hoog genoeg ligt om te verhinderen dat deze snel kunnen worden geïmiteerd en zolang de middelen die worden ingezet om innovaties te beschermen en industriële spionage tegen te gaan de garantie bieden dat het rendement op de investering gewaarborgd is zonder dat de consument daarvan schade ondervindt; is van mening dat de gebieden waarop innovatievoordelen op de Europese markt kunnen worden gerealiseerd zich vooral toespitsen op milieu en veiligheid;
27. stelt zich op het standpunt dat er twee effectieve concurrentiestrategieën zijn waarop de Europese automobielsector zich moet toeleunen: de kostenleiderschaps- en de differentiatiestrategie; is van mening dat de gecombineerde toepassing van deze beide strategieën problematisch zou zijn en minder effectief, aangezien zij ertoe zouden nopen het innovatieonderzoek over een breder front te spreiden;
28. merkt op dat de kostenleiderschapsstrategie voor de Europese automobielsector tal van successen heeft opgeleverd dankzij populaire, tegen lage kostprijzen geproduceerde modellen die het goed doen op de Europese markt (bijvoorbeeld de merken Škoda, Dacia en Nissan);
29. is ingenomen met de voorstellen van de Commissie voor technologische verbeteringen, maar wijst erop dat haar prognoses wat betreft het creëren van meerwaarde, afzetmogelijkheden op de markt en betere vooruitzichten voor de werkgelegenheid aan diverse voorwaarden onderhevig zijn;
30. acht het van essentieel belang om onderzoek en ontwikkeling te stimuleren, waarbij het accent moet liggen op koolstofarme en duurzame technologieën waarin Europa een voorsprong heeft, teneinde Europa's afhankelijkheid van ingevoerde energie te verminderen; wijst erop dat het daarbij onder meer gaat om elektrische en hybride voertuigen, alternatieve brandstoffen, mobiele opslag van energie en de uitrol van de noodzakelijke distributie-infrastructuur en netwerken, maar betreurt het dat deze technologieën nog niet op de markt zijn gebracht; verwacht dat de nodige voorzieningen worden getroffen om:

- de technologieën zo nauw mogelijk af te stemmen op de verwachtingen van de EU- en de wereldmarkt en ervoor te zorgen dat zij door het koperspubliek ook zullen worden geaccepteerd, en
 - om rekening te houden met alle externe maatschappelijke en milieueffecten die samenhangen met de levenscyclus van het voertuig, de manier waarop het is gefabriceerd en waarop de afvalverwerking plaatsvindt;
31. is van mening dat de Europese automobieliindustrie concurrerend moet kunnen opereren, dat zij winstgevend moet zien te worden door bedrijven te helpen ontwikkelen die samen kunnen zorgen voor goedkope toevoer van materialen en onderdelen vanuit Europa, zoals: staal, giet- en smeedstukken, bekledingselementen, banden en elektrische en elektronische onderdelen;
32. is van mening dat de EU vooral moet streven naar de ontwikkeling van een differentiatie strategie die gebaseerd is op een aantal prioriteiten met als doel de technologische voorsprong van Europa te consolideren, o.a. op het gebied van:
- a. technologische convergentie, met name van de normen in de stadia die aan productie en distributie voorafgaan,
 - b. de ontwikkeling van eco-innovaties (voertuigen die lichter, efficiënter, minder vervuילend en gemakkelijk te recycleren zijn, cruciale ontsluitende technologieën, batterijen en energie-opslag, rijkhulpsystemen, comfort, op netwerken aangesloten auto's), veiligheid (eCall) en toegankelijkheid (te gebruiken voor bestuurders met een handicap), waardoor Europese producten zich kunnen onderscheiden van de andere;
 - c. samenwerking op EU- en mondiaal niveau op terreinen die tot nu toe nog maar weinig zijn geëxploiteerd, met name wat de technologie voor aandrijfsystemen betreft,
 - d. de versterking van het Europees leiderschap op het gebied van internationale normalisatie, zodat wij onze technologische voorsprong op de wereldmarkt kunnen handhaven, onder inachtneming van het belang van internationale harmonisatie om toegang te krijgen tot nieuwe markten;
 - e. de beheersing van mechanismen zoals de processen voor het meten van brandstofverbruik, die een belangrijk aspect aan het worden zijn voor de concurrentiepositie van de mondiale automobieliindustrie op de Europese markt, door ervoor te zorgen dat Europese fabrikanten tegen oneerlijke concurrentie worden beschermd;
 - f. de uitrol van infrastructuur voor elektrische voertuigen en alternatieve brandstoffen;
33. roept de lidstaten en de Commissie ertoe op de vorming te stimuleren van (transnationale) clusters, concurrentiepolen en publiek/private samenwerkingsverbanden die zich richten op de mobiliteit van de toekomst en die een voortdurende stroom van innovaties (prototypes) genereren;

34. wijst erop dat er voor O&O omvangrijke financiële middelen vereist zijn (wetenschappelijk risico, lange investeringscycli), en betreurt in dit verband dat de Unie de doelstelling om 3 % van het bbp aan O&O te besteden nog niet heeft verwezenlijkt; is van mening dat de kortingen die de lidstaten in de budgetten voor de programma's Cosme en Horizon 2020 willen doorvoeren negatief zullen uitpakken, met name in de begrotingsonderdelen betreffende vervoer;
35. merkt op dat met name de autosector een bron is van omvangrijke particuliere investeringen in onderzoek en innovatie; wijst er evenwel op dat, zolang de recessie de Europese markt negatief blijft beïnvloeden, EU-subsidies uit o.a. Horizon 2020 en Cosme een stimulerend effect kunnen uitoefenen op particuliere investeringen in de sector; benadrukt dat de ambitieuze financieringsstrategie voor het initiatief ten behoeve van groene auto's en voor de ontwikkeling van het mkb – die duidelijk prioriteit moeten krijgen – moet worden voortgezet; wijst erop dat de regionale en lokale overheden, al naargelang hun bevoegdheden, diverse instrumenten tot hun beschikking hebben om de automobielsector actief te ondersteunen;
36. wijst erop dat in het meerjarig financieel kader 2014-2020 voldoende financiële middelen moeten worden vrijgemaakt voor de herstructurering van de sector en voor de opwaardering en modernisering van micro-, kleine en middelgrote ondernemingen in de sector, zowel ter verhoging van de productiviteit als om de nationale productie in de sector een hart onder de riem te steken;

Regulering

37. benadrukt dat het beginsel van 'slimme regelgeving', in de zin van een coherente strategie voor de ontwikkeling van wetgeving die daadwerkelijk effect heeft op de automobielsector, zo spoedig mogelijk moet worden toegepast; wijst erop dat, hoewel dit een van de aanbevelingen was van de eerste "CARS 21"-groep (2005), er op dit terrein tot nu toe geen actie is ondernomen; benadrukt het vitale belang van slimme regelgeving om investeringen in de automobielsector aan te moedigen;
38. is van mening dat het voorstel van de Commissie om een moratorium in te stellen op alle nieuwe wetgeving die een negatief effect zou kunnen hebben op de economische situatie in de sector bijdraagt aan het bereiken van een solide concurrentievermogen op lange termijn en helpt om adequate oplossingen te vinden voor milieuproblemen;
39. onderstreept het belang van redelijke voorbereidingstermijnen voor de sector om zijn productiefaciliteiten te kunnen aanpassen en te kunnen investeren in zijn industrieel apparaat;
40. dringt erop aan dat reeds genomen beleidsmaatregelen en -besluiten die de duurzame omschakeling van de automobielsector in de weg kunnen staan, alsnog kunnen worden herzien; verzoekt de Commissie een evaluatie achteraf uit te voeren van reeds goedgekeurde wetgeving en van aangenomen wetgeving die niet of slecht wordt toegepast;
41. verzoekt de Europese fabrikanten om bestaande EU-regelgeving omtrent wettelijke garanties te handhaven en nog verder aan te scherpen;

42. is van mening dat de handelsgaranties op Europese automobielp producten te kortlopend zijn en geen afspiegeling vormen van hun hoge betrouwbaarheid, en dat zij daardoor veel moeilijker kunnen concurreren met de handelsgaranties die worden aangeboden door producenten uit derde landen (bv. Japan of Zuid-Korea);
43. acht het noodzakelijk de technische voorschriften in heel de EU te harmoniseren om kunstmatige concurrentiedistorsies te kunnen tegengaan; onderstreept de noodzaak tot harmonisatie en verbetering van de testprocedures die momenteel voor bepaalde fabrikanten significante discrepanties in verbruik laten zien; verzoekt de Commissie te reageren op de misleidende informatie waarvan consumenten het slachtoffer zijn doordat hen niet-representatieve gegevens omtrent brandstofverbruik en milieuprestaties worden verschaft; steunt de voorgenomen ontwikkeling van een nieuwe, accurate rijtestcyclus en testprocedures die de reële rijomstandigheden weergeven, en dringt erop aan dat deze onverwijld worden ingevoerd;
44. spoort Europese ondernemingen die automobielp producten vervaardigen, ertoe aan binnen de interne markt nauwer samen te werken middels Europese normalisering, certificering, harmonisatie en afvalverwerking, alsmede middels verdeling van marktsegmenten;
45. is van mening dat er behoefte aan is de verkeersveiligheid in de EU aanzienlijk te verbeteren door maatregelen te nemen met betrekking tot voertuigen, infrastructuur en verkeersgedrag; is ingenomen met het eCall-voorstel van de Commissie voor een systeem waardoor voertuigen automatisch de nooddiensten opbellen in geval van een ernstig ongeval;
46. verzoekt de Commissie en de lidstaten de bescherming van intellectuele-eigendomsrechten wereldwijd te versterken en op EU-niveau een strategie op te stellen ter bescherming van het beroepsgeheim, teneinde namaak en industriële spionage te bestrijden; vestigt er de aandacht op dat technologische ontwikkeling een gevoelig en kwetsbaar terrein is;

Financiële middelen

47. verzoekt De EU en de lidstaten het gebruik van de beschikbare financiële middelen te harmoniseren, te optimaliseren en te ondersteunen ter bevordering van investeringen in duurzame mobiliteit die verder gaan dan overheidssubsidies, en wel door middel van belastingprijkkels voor het mkb (belastingverminderingen voor onderzoek, bonus/malus-regelingen voor CO₂-uitstoot, slooppremies voor voertuigen) en financieringsinstrumenten van zowel particuliere (risicokapitaalfondsen, "business angels") als publieke aard (Europese Investeringsbank);
48. verzoekt de Commissie een diepgaand onderzoek in te stellen naar de belastingen die in de automobielsector in de EU worden geheven teneinde, op basis van een vergelijking tussen de lidstaten, de belastingdruk op de productie en op de handel in motorvoertuigengerelateerde diensten te vereenvoudigen en te rationaliseren en bureaucratische rompslomp te verminderen;
49. acht het van essentieel belang de complementariteit tussen de voor herstructurering en voor O&O beschikbare middelen te handhaven; dringt er derhalve op aan de voor het

Europees Sociaal Fonds en het Europees Fonds voor aanpassing aan de globalisering toegewezen middelen op het huidige niveau te handhaven;

50. acht het van vitaal belang dat het concurrentiebeleid (regelgeving inzake overheidssteun) volledig is gericht op het bewerkstelligen van meer concurrentie, groei en werkgelegenheid, in navolging van de visie die onze concurrenten buiten de EU erop nahouden;
51. dringt aan op de invoering van een conditionaliteitsregel, waarbij automobielbedrijven die voor een gegeven locatie investeringssubsidie ontvangen, hun bedrijvigheid ter plaatse tot aan het einde van de afschrijvingstermijn moeten handhaven, en de EU-steun moeten terugbetalen wanneer zij besluiten hun activiteiten naar elders te verplaatsen;

Interne markt

52. wijst erop dat een solide interne markt een absolute voorwaarde is om het concurrentievermogen en de duurzaamheid van de automobielsector te herstellen;
53. beschouwt nauwere Europese harmonisatie als een essentiële factor op gebieden waar de heersende omstandigheden de totstandbrenging van een gelijk speelveld in de weg staan:
 - a. ten aanzien van concurrenten van buiten de EU in de vorm van hoge energie- en grondstoffenprijzen en een sterke eurokoers;
 - b. op de interne markt ten aanzien van sociale en belastingconcurrentie, belastingvoordelen voor ondernemingen en prikkels voor afnemers (milieubonussen, slooppremies);
 - c. op de interne markt van de EU ten aanzien van de voorwaarden voor de recycleerbaarheid van voertuigen en het ecologisch recyclen van afgedankte auto's;
54. benadrukt dat met name de positie van toeleveranciers moet worden versterkt, en dat het juist daar is dat innovatiepotentieel (Car2Car, car2infrastructure) en werkgelegenheidskansen te vinden zijn;
55. betreurt dat momenteel met name op de aftermarket de juridische versnippering negatieve gevolgen heeft voor automobilisten en ten koste gaat van een billijke en gezonde concurrentie tussen de lidstaten; dringt met het oog op de verbetering van de werkgelegenheid en van de koopkracht van automobilisten en het behoud en de ontwikkeling van de Europese productieketens en van de aftermarketsector aan op harmonisatie van de wetgeving, met name ten behoeve van de markt voor reserveonderdelen, en op voorlichting van automobilisten over hun rechten op het gebied van reparatiegaranties; verzoekt de Commissie deze harmonisatie gepaard te laten gaan met een diepgaand vergelijkend onderzoek naar de gevolgen van deze juridische versnippering voor de interne markt, de Europese maakindustrie en de koopkracht van automobilisten;
56. dringt aan op coördinatie op EU-niveau van de maatregelen met het oog op een intensievere bestrijding van de invoer van nagemaakte reserve-onderdelen;

57. wijst erop dat de lidstaten moeten zorgen voor meer transparantie en een betere naleving van de beginselen van goede trouw in de handelsbetrekkingen tussen fabrikanten en dealers; is van mening dat de invoering van een gedragscode voor fabrikanten en distributeurs een goede manier zou zijn om dat te bewerkstelligen; is van mening dat deze code ten minste bepalingen zou moeten bevatten met betrekking tot de relocatie van distributeurs, de verkoop van meerdere merken en het recht op compensatie indien het contract zonder geldige reden door de fabrikant wordt opgezegd, overeenkomstig de aanvullende richtsnoeren die zijn vervat in Commissiemededeling 2010/C 138/05;
58. verlangt dat de Commissie in samenwerking met de lidstaten maatregelen neemt om ook op de markt voor tweedehands auto's een hoge mate van consumentenbescherming, transparantie en veiligheid te garanderen, en ernaar toewerkt dat vervuilende en minder veilige voertuigen geleidelijk uit het verkeer verdwijnen; steunt de aanbeveling van de Commissie om in de verordening betreffende de technische controle van motorvoertuigen de verplichting op te nemen dat bij iedere controle de kilometerstand wordt geregistreerd; is van mening dat de overname van initiatieven zoals de Belgische "Car Pass"-regeling kan worden gestimuleerd door middel van een Europese norm; merkt op dat de herregistratieprocedures bij overdracht van voertuigen er tevens toe moeten dienen om grensoverschrijdende kilometerstandfraude tegen te gaan;
59. vestigt eens te meer de aandacht op de economische voordelen voor Europa van de totstandbrenging van grootscheepse nieuwe industrieprojecten naar het voorbeeld van wat er gebeurt in de lucht- en ruimtevaart, die nodig zijn om de kritische massa te bereiken die nodig is om de wereldwijde concurrentie het hoofd te kunnen bieden; wijst er met nadruk op dat deze projecten hetzij op Unieniveau, hetzij uit eigen beweging tussen de lidstaten kunnen worden opgezet;
60. onderstreept het belang van slimme specialisatiestrategieën waardoor een kader wordt gecreëerd dat aanzet tot vervanging van intra-Europese concurrentie op dezelfde activiteitsterreinen door complementaire regionale specialisaties die de EU concurrentiebestendiger maken ten aanzien van derde landen;
61. vestigt de aandacht:
- a. van de lidstaten op alternatieve oplossingen om de vraag te stimuleren naar zaken die al beschikbaar zijn, zoals kwaliteitscertificering, het op gerichte wijze beschikbaar stellen van spaarloon, fiscale stimulansen voor bedrijfsovernames, recycling van materialen, en overheidsaankopen;
 - b. van ondernemingen op diverse beschikbare afzetinstrumenten zoals verzekeringsregelingen, o.a. met terugbetaling van de lening bij baanverlies, garantieverlengingen, autodelen, en verkoop via internet;
62. betreurt dat het actieplan CARS 2020 zich hoofdzakelijk concentreert op de Europese autoproducenten en voorbijgaat aan de betekenis van de hele aftermarketsector, inclusief marktdeelnemers en behoeften; het Europese beleid voor de automobielsector moet expansiegericht zijn en berusten op een geïntegreerde visie; het moet vooral ten doel hebben alle deelnemers aan de keten gelijke concurrentievoorwaarden te waarborgen; is derhalve van mening dat het Europese beleid voor de automobielsector ook maatregelen

dient te omvatten die zijn afgestemd op alle bedrijven die actief zijn in de distributie- en reparatieketen, zowel grote producenten als kleine en middelgrote ondernemingen;

Externe markten en handelsbetrekkingen

63. wijst erop dat de automobieliindustrie een omvangrijke positieve bijdrage levert aan de handelsbalans van de EU, dat de uitvoer naar opkomende markten een absolute voorwaarde is om ons succes op de lange termijn te maximaliseren, en dat allianties met kapitaalverschaffers en bedrijven van buiten de EU van essentieel belang zijn om de toekomst van onze bedrijven te verzekeren, evenals de vestiging van fabrieken in niet-EU-landen (met name om ter plaatse auto's voor de lokale markten te produceren) als middel om groei te genereren, alsook de import van voertuigen om aan de vraag te voldoen;
64. is ingenomen met de aankondiging van de Commissie dat er een doorbraak is bewerkstelligd in de totstandbrenging van een vrijhandelszone met de VS en Japan en van gelijke toegang tot de mondiale markten, hetgeen inhoudt dat alle deelnemers aan de mondiale automobiemarkt zich strikt zullen houden aan dezelfde regels; is van mening dat het hierdoor waarschijnlijker wordt dat duurzame ontwikkeling en verbeteringen op het gebied van de verkeersveiligheid als basis gaan fungeren voor de verwezenlijking van concurrentievoordelen in de gehele wereld;
65. merkt op dat het uniforme internationale certificeringssysteem voor de controle van voertuigen en auto-onderdelen op de gehele Europese interne markt gebaseerd is op de milieu- en veiligheidsnormen van de EU, en een rol van betekenis kan spelen bij het uitsluiten van oneerlijke concurrentie;
66. wijst erop dat de vraag op de opkomende markten niet alleen in het luxesegment, maar ook in de lagere marktsegmenten zal toenemen en dat de Europese industrie in die segmenten beter zal kunnen concurreren;
67. merkt op dat het concurrentievermogen van veel van onze autofabrikanten achteruitgaat vanwege de toegenomen – en soms oneerlijke – concurrentie van ondernemingen buiten de EU; onderstreept dat veel van onze autofabrikanten over het potentieel beschikken om uit te groeien tot succesvolle bedrijven, voor zover zij de kans krijgen om te voldoen aan de groeiende vraag op nieuwe exportmarkten; dringt erop aan dat de Commissie haar handelsbeleid in dier voege herziet dat:
 - a. de lidstaten hun maatregelen ter ondersteuning van EU-bedrijven en ter bescherming van EU-producten, investeringen en intellectuele-eigendomsrechten buiten de EU coördineren;
 - b. alle exportinstrumenten van de EU, en met name die welke bedoeld zijn voor mkb-bedrijven ("Small Business, Big World") worden gecentraliseerd, bv. door een geïntegreerd, toegankelijk en sectoraal digitaal platform te creëren;
 - c. het wederkerigheidsbeginsel – waaraan de Commissie in CARS 2020 te weinig aandacht besteedt – geleidelijk wordt verheven tot een centrale norm in onze handelsbetrekkingen;

- d. wordt aangestuurd op de ontmanteling van alle non-tarifaire handelsbelemmeringen in de automobielsector,
 - e. de termijn voor het instellen van onderzoeken en de toepassing van handelsbeschermingsinstrumenten wordt verkort;
68. verzoekt de Commissie het begrip concurrentievermogen van de automobielsector mee te nemen in haar voorafgaande effectbeoordelingen van toekomstige handelsakkoorden, na de inwerkingtreding daarvan opnieuw onderzoeken in te stellen en regelmatig het cumulatief effect te beoordelen van de overeenkomsten, zowel degene die momenteel van kracht zijn als die waarover nog onderhandeld wordt, en wel aan de hand van specifieke en duidelijk omschreven criteria, o.a. ook met betrekking tot de rol die aan de belanghebbenden wordt toebedeeld;
69. neemt zich voor, zichzelf de noodzakelijke instrumenten te verschaffen om zelf de effecten van iedere vrijhandelsovereenkomst te bepalen;
- o
- o o
70. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad, de Commissie en de lidstaten.

TOELICHTING

Wat betekent de automobielinindustrie voor Europa?

De Europese automobielinindustrie is een strategische sector voor de EU, zowel voor de economie als in termen van de werkgelegenheid die zij verschaft.

De Europese Commissie vermeldt in haar actieplan "CARS 2020" ook de cijfermatige inbreng waardoor het belang van deze sector duidelijk tot uiting komt:

- 12 miljoen directe en indirecte arbeidsplaatsen;
- 4 % van het bbp van de EU;
- een handelsoverschot van 90 miljard EUR;
- een kwart van de mondiale automobielinproductie.

Hieraan moeten nog de voordelen worden toegevoegd die vóór en na het productieproces worden gegenereerd op het stuk van:

- O&O: 80 % van de particuliere investeringen in O&O;
- innovatie: overdracht van technologieën, nieuwe materialen, elektrische batterijen, brandstofcellen;
- knowhow: management, beheer van productieprocessen;
- alsmede de positieve externe effecten: verzekeringen, belastinginkomsten.

De automobielinindustrie is zowel een centrale component als een belangrijke symbolische pijler van onze industriële economie. Het is een sector die representatief is voor de specifieke kenmerken en behoeften van de Europese industrie als geheel, en hij verdient derhalve de nodige politieke prioriteit.

Waarom besteedt het Europees Parlement hieraan zoveel aandacht?

De Europese automobielsector ondergaat momenteel een crisis van ongekende omvang. In 2012 werden in Europa slechts ca. 12 miljoen voertuigen verkocht (tegenover 17 miljoen in 2007, vlak voor de crisis), wat het laagste cijfer is sinds 1995. Begin 2013 lieten de verkoopcijfers een teruggang zien die sinds het begin van de jaren '90 niet meer was voorgekomen. De reden voor deze achteruitgang moet vooral gezocht worden in het plotse en blijvende koopkrachtverlies van de huishoudens in de EU, dat het gevolg was van de economische crisis, aangezien de aankoop en het onderhoud van een auto de tweede grootste uitgavenpost voor huishoudens zijn, na de woonkosten.

Het algemene publiek vraagt zich af wat de toekomst zal brengen voor deze industrie, die als een indicator fungeert voor de toestand van de economie in het algemeen en daarom op dit moment meer aandacht van media en publiek krijgt dan ooit tevoren. Als enige direct gekozen EU-instelling heeft het Parlement de plicht een antwoord te geven op deze vragen. Hoewel dit verslag geen enkel bindend effect heeft en hoewel de EU slechts over een geringe

handelingsmarge beschikt om de crisis rechtstreeks aan te pakken, vindt uw rapporteur dat het onze plicht is ons grondig in dit onderwerp te verdiepen en met zinvolle voorstellen te komen bij de Europese instellingen, de lidstaten en de ondernemingen in de sector

Het doel van dit verslag moet er derhalve in bestaan publieke beleidsvoornemens om te zetten in beleidsdaden en het actieplan van de Commissie duidelijk toegevoegde waarde te geven. Gezien het brede scala aan onderwerpen dat in dit verslag aan de orde komt, wilde de rapporteur het voorzien van een duidelijk waarneembare, centrale rode draad in de vorm van het industriële productieproces.

Is het actieplan toereikend?

De rapporteur is ingenomen met het CARS 2020-actieplan van de Commissie en met alle discussies die op interinstitutioneel niveau hebben plaatsgevonden tussen de verschillende belanghebbenden (vanaf de initiële oprichting tot het opnieuw bijeenroepen van de Groep op hoog niveau "CARS 21"). De Commissie heeft een proces op gang gebracht om de automobielpductie weer tot het hart van de economische ontwikkeling te maken.. Daar waar Europa een paar jaar geleden besloot het accent volledig op de dienstensector te leggen, onderkennen de EU-leiders nu weer het economische en sociale belang van een solide en duurzaam productieapparaat. Dat is een moedige beleidskeuze die al onze steun verdient. Opnieuw een productieapparaat opzetten op het continent houdt ook in dat wij minder afhankelijk worden van onze concurrenten.

"CARS 2020" is de eerste sectorspecifieke strategie die sinds het Verdrag van Lissabon door de Commissie is ontwikkeld. Het is een goed signaal, waaruit blijkt dat de Commissie de automobiellindustrie tot prioriteit wil verheffen. Het actieplan bestrijkt alle beleidsterreinen die betrekking hebben op de autosector. Hoewel de rapporteur het door de Commissie uitgesproken voornemen toejuicht om het aandeel van deze sector in het bbp van de EU te vergroten van de huidige 16 % tot 20 % in 2020, wil hij er wel op wijzen dat wij eerst moeten zien dat wij over de daarvoor benodigde middelen beschikken.

De rapporteur is van mening dat het actieplan een aantal zwakheden en tekortkomingen vertoont, met name ten opzichte van de conclusies die de Groep op hoog niveau "CARS 21" in juni 2012 heeft geformuleerd. Het actieplan biedt geen oplossing voor alle problemen en de voorgestelde akkoorden zijn niet zo bindend als mocht worden verwacht.

De Commissie beperkt zich er namelijk toe een algemeen overzicht van de situatie in de automobiellindustrie als geheel te verschaffen. Een nadere analyse laat evenwel zien dat de economische crisis geen gelijkmatig effect heeft in de hele industrie en dat er derhalve behoefte is aan doelgerichte antwoorden::

- voor de verschillende bedrijven (interne organisatie, verkoopstrategieën, markten),
- voor de verschillende marktsegmenten (kwaliteitsmarkt, midden- en basissegment) en producten (auto's, lichte en zware vrachtwagens, tweewielers);
- voor de diverse branches in de sector (toeleveranciers, fabrikanten, distributeurs, en de aftermarket).

De rapporteur acht het betreurenswaardig dat de Commissie niet de nodige aandacht heeft besteed aan de vele structuurveranderingen die zich hebben voltrokken aan de vraagzijde, en die een wezenlijke rol hebben gespeeld in de neergang van de Europese markt, namelijk:

- demografisch veranderingen: verstedelijking, vergrijzing;
- sociologische en gedragsveranderingen: collectieve mobiliteit, beperkte toegang voor voertuigen tot stadscentra, verschillende gebruikspatronen al naargelang het geografisch gebied, merkimago;
- economische veranderingen: verlaging van het bedrag dat gemiddeld aan de auto wordt besteed, hogere brandstofprijzen, enorme groei van de markt voor tweedehandsvoertuigen;
- technisch veranderingen: aanzienlijke verbetering van de kwaliteit van voertuigen en verlenging van de levensduur.

Bovendien brengt de Commissie de productieovercapaciteit (naar schatting gemiddeld 20 %) en de herstructureringsproblematiek slechts zijdelings ter sprake, maar draagt zij daarvoor geen oplossingen aan. Zo wijst zij bijvoorbeeld niet op de mogelijkheid om andere sectoren te laten profiteren van de industriële vaardigheden van werknemers in de automobielsector die hun baan zijn kwijtgeraakt.

Ook maakt zij geen gewag van het wederkerigheidsbeginsel in de handelsbetrekkingen..

Bovendien vindt de rapporteur het onhandig dat een aantal concepten niet goed worden gedefinieerd, terwijl zij niettemin van essentieel belang zijn voor het toekomstig beleid op dit gebied. Het betreft daarbij met name de concepten:

- EU-onderneming: betreft het hier een onderneming die haar statutaire zetel heeft in Europa, maar waarvan de productiefaciliteiten zich elders in de wereld bevinden, of gaat het om een onderneming met een of meer vestigingen in Europa waarvan het hoofdkantoor elders is gevestigd, dan wel om een onderneming waarvan zowel het hoofdkantoor als de fabrieken in Europa gevestigd zijn? Dit moet duidelijk worden bepaald, aangezien het uiteindelijke doel van dit actieplan erin bestaat groei en werkgelegenheid in Europa weer op gang te brengen. Daar kunnen wij alleen in slagen als we alle beschikbare middelen inzetten om Europese ondernemingen te helpen – en vooral om bedrijven ertoe aan te moedigen – hun activiteiten in Europa te vestigen. Dat betekent dat wij een duidelijke visie moeten ontwikkelen van wat wij in heel de EU trachten te bereiken, en aan een dergelijke visie ontbreekt het momenteel;
- waardeketen en productieketen, twee verschillende concepten waarvan het behoud en de ontwikkeling niettemin beide van belang zijn: een stevig in de EU verankerde waardeketen stelt ons immers in staat om te concurreren of concurrentiebestendig te blijven in de productsectoren waar wij het best presteren (geavanceerde technologische goederen). De instandhouding van een coherente productieketen, dat wil zeggen een keten die zich zowel stroomop- als stroomafwaarts van ontwerp en productie uitstrekt, voorkomt dat de EU slechts in bepaalde delen van de keten

vertegenwoordigd is. Niettemin moet er een optimaal evenwicht worden bereikt, aangezien Europa op sommige kostenterreinen (met name energiekosten en arbeidsloon) steeds minder concurrerend dreigt te worden.

Welke bijdrage kan het Parlement hieraan leveren?

In CARS 2020 aangekaarte kwesties

Wij moeten de discussie over het actieplan aangrijpen als een gelegenheid om onze visie op mobiliteit in de eenentwintigste eeuw grondig te herzien. De status-quo handhaven is de slechtst denkbare oplossing. Wij moeten hier echter pragmatisch in zijn en geen oplossingen voorstellen die veel te ver van de reële verwachtingen van het publiek af staan, en dus veel meer trachten in te spelen op een vraag die er nu nog niet is.

De klimaatveranderingsproblematiek moet het leidende beginsel zijn bij alles wat wij ondernemen. Europa heeft op dit terrein een dermate grote voorsprong opgebouwd dat wij inmiddels een voorbeeld zijn voor de rest van de wereld. In het licht van de heersende crisis moeten wij echter ook een andere prioriteit stellen die net zo belangrijk en relevant is, namelijk het vinden van oplossingen voor de meer directe problemen die de mensen het meest bezighouden, zoals het slinkende concurrentievermogen van de Europese economie, het brede verlies aan koopkracht, de afname van de werkgelegenheid en de steeds heviger concurrentie van buiten de EU. In dit verslag moeten wij daarom vooral oplossingen aandragen voor deze vertrouwenscrisis in de hele EU.

Daarom heeft de rapporteur besloten in dit stadium allereerst de voornaamste in "CARS 2020" ontwikkelde ideeën over te nemen en verder uit te werken met als doel:

- het accent te leggen op technologische ontwikkeling (het enige concurrentievoordeel dat de EU kan inzetten om te concurreren met de BRICS-landen, en dat wij verder moeten uitbouwen en ontwikkelen), alsmede op de ontwikkeling van alternatieve energiebronnen, waarbij echter ook de afzetmogelijkheden op de markt niet uit het oog mogen worden verloren;
- de regelgeving af te stemmen op de gestelde doelen;
- manieren zien te vinden om te anticiperen op de vaardigheden van morgen, zodat onze arbeidskrachten zijn voorbereid op de veranderingen in de vraag en in de productiemethoden;
- een beter evenwicht tot stand te brengen in de relaties met de productieketen, ter bevordering van de concurrentie en om ondernemingen die het meest aan concurrentie zijn blootgesteld te helpen beschermen,
- de financiële middelen waarover wij beschikken optimaal in te zetten en waar nodig nieuwe instrumenten te ontwikkelen;
- de interne markt – waar onze ondernemingen het vooral van moeten hebben – te versterken;

- aan te sturen op eerlijker handelsbetrekkingen, zodat onze ondernemingen optimale kansen worden geboden op de opkomende markten.

Beleidsstrategie

De EU moet dringend een agenda voor hervormingen uitwerken waarin de relevante beleidskeuzes worden geformuleerd en die berust op de vastberaden wil om een duidelijk industriebeleid uit te stippelen voor de Europese automobiellindustrie. Aan een en ander ontbreekt het helaas in het actieplan "CARS 2020".

De EU moet adequater reageren. Het werk dat door de Commissie is verricht, zowel binnen haar administratieve diensten als door de groepen op hoog niveau, moet in politieke actie worden omgezet. Deze kan de vorm aannemen van een ambitieus programma voor samenwerking tussen de lidstaten en de Commissie. De EU heeft over een aantal bruikbare instrumenten tot haar beschikking (interne markt, internationale handel, milieu, onderzoek en ontwikkeling). De rapporteur hoopt dat dit verslag laat zien hoe deze instrumenten beter kunnen worden gebruikt en gecoördineerd en dat het tegelijkertijd richtinggevend zal zijn voor een reeks diepgaande hervormingen die nodig zijn om deze instrumenten af te stemmen op onze doelstellingen.

De rapporteur ziet dit verslag als een kans voor een eerlijke en open discussie over methoden die hun waarde al hebben bewezen – ook in de Verenigde Staten – en als een kans om de instrumenten waarover de EU beschikt nader onder de loep te nemen, alsook om een duidelijker beeld te krijgen van de omvang van onze automobiellondernemingen en van de scherpe concurrentiestrijd waarin zij met elkaar zijn verwickeld, terwijl zij tevens het hoofd moeten bieden aan de almaar toenemende concurrentie van ondernemingen van buiten de EU, zowel op onze eigen als op de wereldmarkten.. Hij is tijd dat wij deze nieuwe internationale verhoudingen goed in ogenschouw nemen.

Het optreden van de EU is op een groot aantal gebieden zonder meer effectief. Toch weet de EU zichzelf niet echt "goed in de markt te zetten". Met andere woorden: zij lijdt aan een bijzonder groot gebrek aan bekendheid. Ook weet Europa zijn technologische kennis op het wereldtoneel niet goed te verkopen (handel en normen). Dit vormt een steeds grotere handicap omdat, als wij niets ondernemen, wij steeds afhankelijker zullen worden van normen die we niet zelf ontwikkeld hebben. De rapporteur is van mening dat er iets moet gebeuren om deze situatie nu opgelost te krijgen, zodat wij het vertrouwen van het brede publiek, het bedrijfsleven en de investeerders kunnen terugwinnen.

Daarom heeft de rapporteur in dit verslag een hoofdstuk opgenomen over "beleidsstrategie" dat niet in "CARS 2020" voorkwam, juist om deze problemen onder de aandacht te brengen..

23.9.2013

ADVIES VAN DE COMMISSIE INTERNATIONALE HANDEL

aan de Commissie industrie, onderzoek en energie

inzake CARS 2020: naar een sterke, concurrerende en duurzame Europese
automobiellindustrie
2013/2062(INI) Het Europees Parlement,

Rapporteur voor advies: Maria Badia i Cutchet

SUGGESTIES

De Commissie internationale handel verzoekt de ten principale bevoegde Commissie industrie, onderzoek en energie onderstaande suggesties in haar ontwerpresolutie op te nemen:

1. wijst erop dat de Europese automobiellindustrie, die thans direct of indirect voor 12 miljoen arbeidsplaatsen zorgt, van strategisch belang voor economie en werkgelegenheid in de EU is en dat zij een forse positieve bijdrage tot de handelsbalans van de EU levert, ondanks de toegenomen, soms oneerlijke concurrentie van ondernemingen uit derde landen;
2. erkent dat de markt voor nieuwe auto's in de EU krimpt, ofschoon de vraag naar schone voertuigen (elektrisch, hybride, "plug-in") toeneemt; verzoekt de Commissie onverwijld een duurzame strategie toe te passen, en met name de maatregelen in het kader van CARS 2020, om de Europese automobiellindustrie te steunen en vooruit te helpen zodat zij efficiënt en competitief kan blijven en toegang kan krijgen tot nieuwe markten;
3. wijst erop dat volgens het Internationaal Energieagentschap tegen 2050 nagenoeg 60 % van de nieuwe auto's die wereldwijd worden verkocht hybride, plug-in- of elektrische auto's zullen zijn;
4. benadrukt dat de Europese fabrikanten een achterstand hebben opgelopen op de markt voor schone voertuigen maar dat nationale streefcijfers de verdere groei van deze markt bevorderen;
5. wijst erop dat elektrisch vervoer de komende decennia een belangrijkere rol moet gaan spelen in de vervoersector, in aansluiting op ander EU-beleid;

6. erkent dat de vraag op de opkomende markten niet enkel in het luxesegment zal stijgen, maar ook in de lagere segmenten en dat de Europese industrie in die segmenten dus beter zal concurreren;
7. is ervan overtuigd dat deze sector een essentiële aanjager van technologische innovatie en een belangrijke groeimultiplicator is; is van oordeel dat handhaving van een hoog innovatieniveau voor de automobiellndustrie van levensbelang is, wil zij op het vlak van duurzaamheid en technologie koploper blijven en werkgelegenheid en steun aan bedrijven, waaronder kmo's, kunnen bevorderen om het internationaal concurrentievermogen te bevorderen; meent dat de ontwikkeling van schone voertuigen de energieafhankelijkheid van de Unie ten opzichte van derde landen kan verkleinen; beklemtoont dat openbaarvervoernetten, verkeersmobiliteit en de technologische doorbraken van slimme steden – zoals hybride voertuigen en nulemissieauto's – een krachtige impuls kunnen geven aan de concurrentiekracht van de Europese automobiellndustrie; wijst op de doorslaggevende rol die overheidsopdrachten hierin kunnen spelen wanneer ze worden gebruikt als strategisch instrument voor het industriebeleid; roept de Commissie en de lidstaten op hun samenwerking te versterken en meer te doen om de koppositie van Europa op het vlak van internationale normering te consolideren en aldus te bereiken dat de EU op de wereldmarkt in technologisch opzicht toonaangevend blijft; wijst er nogmaals op dat een duidelijk en stabiel juridisch en fiscaal kader van eminent belang is om investeringen in de automobiellndustrie te bevorderen;
8. benadrukt dat het noodzakelijk is om te investeren in het ontwerpen en vervaardigen van nieuwe producten en innovatieve technologieën te ontwikkelen die bestemd zijn voor consumenten overal ter wereld, om zo de groei van de volledige Europese waardeketen te ondersteunen;
9. benadrukt dat de milieu-uitdagingen die ons te wachten staan een belangrijke drijvende kracht zijn achter innovatie; herinnert eraan dat er meer technologische vooruitgang nodig is om de milieuefficiëntie van voertuigen te verbeteren en tegelijkertijd de ontwikkeling en marktacceptatie van voertuigen die op alternatieve brandstof rijden, zoals elektrische voertuigen, te bevorderen; herinnert er tevens aan dat er meer vooruitgang moet worden geboekt met de technische regelingen om de CO₂-emissies verder terug te dringen;
10. schaart zich achter de conclusie van de groep op hoog niveau "CARS 21" dat de handelspolitiek van de Unie de concurrentiepositie van de EU op de wereldmarkt moet versterken via internationale harmonisatie van de regelgeving voor voertuigen en volledig recht moet doen aan het belang van handhaving van een sterke, innovatieve en concurrerende automobiellndustrie, en wijst er met klem op dat dit in geen geval ten koste mag gaan van arbeidsrechten, sociale gerechtigheid en sociale normen;
11. beklemtoont het belang van multilaterale en bilaterale onderhandelingen met het oog op wederzijdse markttoegang en het wegnemen van tarifaire en niet-tarifaire handelsbelemmeringen, voor zover deze niet gerechtvaardigd zijn om redenen van volksgezondheid of milieubescherming; is van oordeel dat de handelsovereenkomsten en bilaterale samenwerking met het oog op regulering die de Unie aangaat af moeten stevenen op serieuze afspraken over wegneming van niet-tarifaire handelsbelemmeringen waar de Europese automobiellndustrie mee te kampen heeft en toegang tot

grondstoffeninvoer moeten bieden; benadrukt dat de industriële-eigendomsrechten van Europese bedrijven doeltreffend beschermd moeten worden en door alle partnerlanden van de Unie gerespecteerd moeten worden;

12. verzoekt de Commissie vast te houden aan haar streven naar wereldwijde standaardisering; is van oordeel dat de handelspartners van de EU de normen van WP.29 van UNECE moeten aanvaarden en dat er wereldwijd nieuwe oplossingen moeten worden gevonden voor innovatieve technologieën, bijv. een universele aansluiting voor elektrische auto's;
13. beseft dat de formulering van een nieuwe verordening inzake de wederzijdse erkenning van internationale typegoedkeuringen voor voertuigen en reserveonderdelen bespoedigd moet worden om de administratieve lasten van marktintroductie van eenzelfde voertuigmodel in derde landen te beperken;
14. benadrukt dat de internationale kaders voor samenwerking inzake normen en technische voorschriften de voorkeursoptie moeten blijven voor de harmonisatie daarvan en dat alle bilaterale initiatieven moeten worden ontplooid om een en ander naar het multilaterale niveau te tillen, waarbij ook de opkomende economieën moeten worden betrokken; is in dat verband van oordeel dat de EU haar milieuvoorschriften moet blijven verbeteren en moet blijven streven naar de meest geavanceerde internationale normen op basis daarvan;
15. is ingenomen met het initiatief in het kader van de Trans-Atlantische Economische Raad om aan een mondiale technische regeling betreffende de veiligheid en bevordering van elektrische voertuigen te gaan werken en wijst erop dat er diverse landen bij het initiatief moeten worden betrokken, waaronder de belangrijkste handelspartners van de EU;
16. dringt er bij de Commissie op aan dat zij erop toeziet dat alle afspraken in lopende en toekomstige handelsbesprekingen en -overeenkomsten daadwerkelijk nagekomen worden; verzoekt de Commissie van de communautaire handelsbeschermingsmaatregelen gebruik te maken met inachtneming van de regels van de WTO en zo nodig het mechanisme voor geschillenbeslechting in te schakelen om de Europese automobielsector te beschermen en oneerlijke handelspraktijken in het nadeel van de EU, zoals bijzondere belastingen voor ingevoerde auto's, aan te vechten;
17. is van mening dat investeringen in groeimarkten via handelsovereenkomsten bevorderd en beschermd moeten worden;
18. is van oordeel dat de EU-normen inzake maatschappelijk verantwoord ondernemen en inspraak van werknemers ook door Europese ondernemingen in derde landen waar geïnvesteerd wordt nageleefd moeten worden en dat regionale ontwikkeling moet worden bevorderd;
19. verzoekt de Commissie het begrip concurrentiekracht van de automobielsector in haar voorafgaande effectbeoordeling van toekomstige handelsakkoorden mee te nemen, na de inwerkingtreding opnieuw onderzoek te verrichten en regelmatig het cumulatief effect te beoordelen van de overeenkomsten die al van kracht zijn en die waarover nog onderhandeld wordt, en wel aan de hand van specifieke, vastgelegde criteria, waaronder de rol die aan de belanghebbenden wordt toebedeeld;

20. dringt er bij de Commissie op aan dat zij zo spoedig mogelijk een strategische visie op haar industriebeleid ontwikkelt om de bedrijfstakken die met structurele overcapaciteit te kampen hebben, zoals de automobielsector, te helpen om te anticiperen op trends door zich om te vormen tot een bedrijfstak van de toekomst, bijv. openbaar vervoer zonder CO₂-uitstoot.

UITSLAG VAN DE EINDSTEMMING IN DE COMMISSIE

Datum goedkeuring	17.9.2013
Uitslag eindstemming	+: 25 -: 1 0: 4
Bij de eindstemming aanwezige leden	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
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Amelia Andersdotter, Josefa Andrés Barea, Salvatore Iacolino, Elisabeth Köstinger, Emma McClarkin, Mario Pirillo, Jarosław Leszek Wałęsa
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 187, lid 2)	Krzysztof Lisek

27.9.2013

ADVIES VAN DE COMMISSIE WERKGELEGENHEID EN SOCIALE ZAKEN

aan de Commissie industrie, onderzoek en energie

inzake CARS 2020: naar een sterke, concurrerende en duurzame Europese
automobieliindustrie
2013/2062(INI)

Rapporteur voor advies: Birgit Sippel

SUGGESTIES

De Commissie werkgelegenheid en sociale zaken verzoekt de ten principale bevoegde Commissie industrie, onderzoek en energie onderstaande suggesties in haar ontwerpresolutie op te nemen:

- A. overwegende dat dynamische, inclusieve arbeidsmarkten, waar werknemers beschikken over voor de markt relevante vaardigheden van een hoog niveau, essentieel zijn voor het concurrentievermogen van de Europese economie en de sociale cohesie;
 1. is ingenomen met het actieplan voor de automobieliindustrie en vestigt de aandacht op het strategische belang van de automobieliindustrie voor de Europese economie, die immers direct en indirect goed is voor circa 12 miljoen banen, een aanzienlijke positieve bijdrage van ca. 90 miljard EUR (in 2011) levert tot de EU-handelsbalans, het hoogste bedrag aan particuliere uitgaven voor onderzoek en innovatie aantrekt (ca. 30 miljard EUR in 2010) en een essentiële aanjager van technologische innovatie is; onderstreept dat een ambitieus industriebeleid in Europa met een sterke nadruk op lokale werkgelegenheid en de ontwikkeling van groene technologieën een noodzakelijke hefboom is voor een herstel dat meer banen genereert en duurzame groei bevordert; onderstreept dat de Europese automobieliindustrie een hernieuwingsstrategie nodig heeft die gericht is op duurzamere voertuigen, als onderdeel van een groener vervoerssysteem;
 2. benadrukt hoe belangrijk het is om zich op de wereldmarkt te onderscheiden in termen van kwaliteit en veiligheid; vindt derhalve dat moet worden geïnvesteerd in geavanceerde technologieën en dat de nadruk moet worden gelegd op innovatie;
 3. is verheugd over het voorstel van de Commissie over eCall, een systeem waardoor voertuigen automatisch contact leggen met de hulpdiensten in geval van een ernstig

ongeval;

4. is van mening dat de aanpassingen waardoor personen met een handicap een voertuig kunnen besturen, moeten worden verbeterd qua resultaten en toegankelijkheid, dit teneinde de integratie in de EU te bevorderen;
5. dringt erop aan dat de in de "Communautaire strategie 2007-2012 voor de gezondheid en veiligheid op het werk" neergelegde gezondheids- en veiligheidsnormen worden verbeterd zodat gelijke tred wordt gehouden met de veranderingen in de verschillende soorten werk en taken; roept de Commissie daarom op zo snel mogelijk een Europese gezondheids- en veiligheidsstrategie voor 2020 in te dienen;
6. dringt erop aan dat er meer inspanningen geleverd worden om de EU 2020-doelstellingen op het gebied van slimme, duurzame en inclusieve groei te verwezenlijken door het bevorderen van een sterkere Europese automobiellindustrie; benadrukt in dit verband het belang van handhaving van een sterke automobiellindustrie in Europa, onder meer via de uitvoer naar derde landen van een grotere verscheidenheid van hoogwaardige en technologisch duurzame voertuigen; wijst erop dat onderzoek, ontwikkeling en innovatie steeds belangrijker worden, in het bijzonder met betrekking tot de noodzaak om energiezuinige auto's met een lage uitstoot te ontwikkelen, opdat Europa concurrerend blijft en de werkgelegenheid wordt bevorderd door de afhankelijkheid van Europa van ingevoerde energie te verminderen;
7. erkent dat elektrische voertuigen een groeipotentieel hebben, niet alleen op het vlak van energieduurzaamheid en invloed op het klimaat, maar ook omdat zij voor economische groei en werkgelegenheid kunnen zorgen; roept daarom op tot inspanningen om dit type voertuig te ontwikkelen en te verbeteren, en het gebruik ervan in de EU aan te moedigen; is van mening dat hiertoe faciliteiten moeten worden ingericht voor het bijtanken of opladen van voertuigen die op alternatieve brandstoffen rijden;
8. is verheugd over het door de Commissie voorgestelde Horizon 2020- en het COSME-programma, in het kader waarvan financiële steun wordt verleend waardoor ondernemingen en kmo's hun concurrentievermogen kunnen verbeteren terwijl Europa overgaat naar een milieuvriendelijk en grondstofefficiënt vervoerssysteem;
9. is verheugd over de acties die in het kader van de vierde pijler van het actieplan voorgesteld worden; benadrukt dat er langetermijnstrategieën nodig zijn die ondernemingen en werknemers in staat stellen zich aan te passen aan structurele hervormingen, en die tegelijkertijd anticiperen op verandering en de sociale impact beperken; dringt andermaal aan op een rechtshandeling inzake informatie en raadpleging van werknemers alsmede inzake het anticiperen op en het beheer van herstructurering; hecht bijzonder belang aan langetermijnplanning ten aanzien van herstructurering, waarbij in geval van veranderingen in de arbeidsbehoefte een geleidelijke overgang wordt gewaarborgd; onderstreept dat het vaardigheidsniveau van dien aard moet zijn dat banen worden veiliggesteld en dat de overgang naar nieuwe productievormen en bedrijfsmodellen waar nodig mogelijk is;
10. roept, in de context van betere regelgeving, de Commissie op systematischer te werk te gaan bij het beoordelen van de gevolgen van haar voorstellen met betrekking tot het

vermogen van de Europese automobielsector om op internationaal niveau concurrerend te blijven, en op deze manier veel van de nieuwe banen te scheppen waarop Europa aangewezen is; dringt er in dit verband bij de Commissie op aan "gold-plating" van EU-wetgeving op nationaal niveau actief te ontmoedigen;

11. roept de lidstaten op te anticiperen op herstructureringsprocessen, teneinde banen te redden, interne en externe mobiliteit te bevorderen en eventuele negatieve gevolgen van deze processen tot een minimum te beperken; roept de lidstaten op de nationale wetgeving en de bestaande EU-richtlijnen op doeltreffende wijze en onder naleving van het subsidiariteitsbeginsel ten uitvoer te brengen, met inbegrip van de richtlijn inzake collectief ontslag, de richtlijn inzake overdracht van ondernemingen en de kaderrichtlijn inzake informatie en raadpleging van werknemers; is van mening dat EU-middelen een belangrijke rol moeten spelen bij het afwenden, beperken of verzachten van de negatieve gevolgen die herstructureringsprocessen met zich mee kunnen brengen;
12. is van mening dat wanneer herstructureringen niet te voorkomen zijn, bedrijfssluitingen of -inkrimpingen slechts als laatste redmiddel mogen worden beschouwd; is dan ook van mening dat in deze gevallen informatie moet worden verstrekt aan en onderhandelingen moeten worden gevoerd met de belanghebbenden, ook vakbonden, vertegenwoordigers van werknemers en bedrijfsvertegenwoordigers, teneinde een overeenkomst te bereiken waardoor de levensvatbaarheid van het bedrijf wordt veiliggesteld en de rechten van werknemers worden geëerbiedigd;
13. verzoekt de lidstaten ten volle gebruik te maken van het Europees Fonds voor aanpassing aan de globalisering (EGF) als kortetermijnmaatregel indien fabrieken gesloten of aanzienlijk ingekrompen worden; herhaalt zijn mening dat EFG-maatregelen zo moeten zijn ontworpen dat zij verenigbaar zijn met de overgang naar een grondstofefficiënte en ecologisch duurzame economie;
14. benadrukt dat moet worden geanticipeerd op de vraag naar vaardigheden en dat het vaardigheidsniveau van werknemers moet worden aangepast, onder meer via het concept van een leven lang leren; ondersteunt de oprichting van een Europese raad voor vaardigheden in de automobielsector, met het doel relevant hoger onderwijs en beroepsonderwijs te bevorderen door industrie-, werkgelegenheids- en vaardighedenobservatoria alsmede relevante sociale partners en organisaties van aanbieders van onderwijs en opleiding bijeen te brengen om de uitwisseling van optimale methodes en de ontwikkeling van vaardigheden en werkgelegenheid in de automobielsector te stimuleren;
15. benadrukt het belang van de sociale dialoog voor de aanpassing van vaardigheden en herstructureringsprocessen en de noodzaak om beste praktijken te volgen¹; wijst op positieve voorbeelden van de ontwikkeling van tijdelijke, innovatieve instrumenten tijdens de crisis, zoals werktijdverkorting, die hebben bijgedragen tot het behoud van de vroegere werkgelegenheidsniveaus;

¹ "Checklist voor herstructureringsprocessen" in de mededeling van 3 juni 2009 van de Commissie "Een gezamenlijk engagement voor de werkgelegenheid", COM (2009)0287.

16. moedigt de lidstaten aan nationale banenplannen op te stellen in het kader van het Europees semester en daarbij rekening te houden met de behoefte aan specifieke vaardigheden binnen de industriële sector in het algemeen en binnen de automobielsector in het bijzonder;
17. acht gekwalificeerde arbeidskrachten essentieel als de Europese automobielsector concurrerend en kwaliteitsgericht wil zijn; is daarom van mening dat onderwijs- en opleidingsstelsels moeten worden gemoderniseerd zodat de voor de toekomst noodzakelijke vaardigheden op peil worden gebracht door middel van nieuwe leerplannen, informatie- en communicatietechnologie en partnerschappen met werkgevers;
18. dringt erop aan dat het Europees Sociaal Fonds gebruikt wordt voor de bij- en omscholing van werknemers, het inspelen op de vraag naar vaardigheden, de afstemming van vaardigheden op de vraag en het anticiperen op veranderingen, in het bijzonder in de automobielsector, en dat daarbij rekening wordt gehouden met de overcapaciteit van de Europese automobielsector en de noodzaak om over te gaan naar een duurzame economie en groene voertuigen;
19. benadrukt de noodzaak om nog beter gebruik te maken van EURES als aanvullend instrument op de arbeidsbureaus van de lidstaten, en is er in dit verband voorstander van om EURES niet alleen als middel te gebruiken om werknemers, werkzoekenden en werkgevers te adviseren inzake het recht op vrij verkeer, maar ook als een arbeidsmarktinstrument dat speciaal gericht is op arbeidsbemiddeling voor permanente, voltijdse banen die werknemers in staat stellen hun eigen leven te leiden, en dat Europese automobiefabrikanten aldus meer mogelijkheden biedt om toegang te krijgen tot het aanbod aan geschoolde arbeidskrachten dat zij nodig hebben;
20. wijst op de sociale en economische voordelen van de oprichting van een éénloketsysteem om het vrije verkeer van werknemers tussen de lidstaten te faciliteren ten bate van de werknemers en de automobielsector;
21. is van oordeel dat de ontwikkeling van nieuwe, milieuvriendelijke automobieltechnologieën – bijvoorbeeld om broeikasgasemissies te verminderen – zowel voor economisch succes van de automobielsector op de lange termijn als voor blijvende werkgelegenheid kan zorgen;
22. benadrukt dat beoordelingen en overwegingen met betrekking tot het maatschappelijk effect in alle terreinen van het industriebeleid moeten worden geïntegreerd; benadrukt dat sociale onzekerheid negatieve gevolgen heeft voor innovatie en de productiviteit en creativiteit van arbeidskrachten en dus ook voor de economische groei;
23. merkt op dat technologische innovatie en groene groei cruciale factoren zijn voor het concurrentievermogen; benadrukt dat publieke financiering innovatie in de Europese industrie moet bevorderen, ook in de automobielsector, bijvoorbeeld via de EIB; benadrukt dat deze maatregelen afhankelijk moeten worden gesteld van hun vermogen om een ecologische meerwaarde en duurzame, hoogwaardige werkgelegenheid in de EU te scheppen.

UITSLAG VAN DE EINDSTEMMING IN DE COMMISSIE

Datum goedkeuring	26.9.2013
Uitslag eindstemming	+ : 34 - : 3 0 : 0
Bij de eindstemming aanwezige leden	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
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Françoise Castex, Philippe De Backer, Anthea McIntyre, Ria Oomen-Ruijten, Evelyn Regner, Birgit Sippel, Csaba Sógor, Tatjana Ždanoka

10.9.2013

ADVIES VAN DE COMMISSIE INTERNE MARKT EN CONSUMENTENBESCHERMING

aan de Commissie industrie, onderzoek en energie

inzake CARS 2020: naar een sterke, concurrerende en duurzame Europese
automobieliindustrie
(2013/2062(INI))

Rapporteur voor advies: Sergio Gaetano Cofferati

SUGGESTIES

De Commissie interne markt en consumentenbescherming verzoekt de ten principale bevoegde Commissie industrie, onderzoek en energie onderstaande suggesties in haar ontwerp-resolutie op te nemen:

- gezien zijn resolutie van 3 juli 2012 over eCall: een nieuwe 112-dienst voor burgers¹,
- 1. benadrukt dat een Europees actieplan voor de automobieliindustrie uit dient te gaan van een holistische aanpak door regelgeving te combineren met investeringen in de infrastructuur en acties om de vraag te stimuleren, het menselijk kapitaal te vergroten en op hooggekwalificeerde arbeidskrachten in te zetten; is in dit verband de mening toegedaan dat investeringen gericht op stimulering van de ontwikkeling van geavanceerde technologieën, waaronder maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid, voor de aanpak van de CO₂-problematiek en ter beperking van de milieuvervuiling en geluidshinder, van vitaal belang zijn voor de instandhouding van het concurrentievermogen, de groei en het scheppen van meerwaarde en banen in de automobielsector; is van mening dat, teneinde het concurrentievermogen van de Europese automobieliindustrie te waarborgen, dit actieplan gecoördineerd dient te worden met andere EU-beleidsmaatregelen die hiermee raakvlakken hebben;
- 2. benadrukt dat de Europese interne markt de belangrijkste factor voor een welvarende toekomst van de Europese automobieliindustrie is, aangezien deze enerzijds een markt voor voertuigen is die voor 500 miljoen consumenten gemeenschappelijke technische normen ten aanzien van milieuprestaties, verkeers- en productveiligheid en

¹ Aangenomen teksten, P7_TA(2012)0274.

geluidsemissies bepaalt, die ook buiten de grenzen van de interne markt worden toegepast en belangrijk zijn in andere industrieën, en daar deze markt anderzijds een plek is waar geavanceerd onderzoek door publieke en particuliere onderzoeksinstituten plaatsvindt, hetgeen de automobielsector veelbelovende toekomstperspectieven biedt;

3. onderstreept dat er ambitieuze investeringen op Europees niveau moeten worden gedaan om de voorgestelde strategie te ondersteunen, o.a. via het EU-kaderprogramma voor onderzoek en innovatie – Horizon 2020 – en het Europees Sociaal Fonds; dringt aan op verbetering van de toegang tot Horizon 2020-middelen en benadrukt het belang van investering in onderzoek en innovatie teneinde op de wereldmarkt concurrerend te blijven op alle gebieden van de automobielsector, waaronder verkeersveiligheid, hoogwaardige consumentendienstverlening, milieuvriendelijke mobiliteit, geavanceerde technologieën en producten met hoge meerwaarde; moedigt het daarnaast aan dat middelen van de Europese Investeringsbank worden benut voor de financiering van dergelijke projecten;
4. verlangt een wetgevingskader ter regulering van de automobielsector dat flexibel genoeg is om snel te kunnen inspelen op en een regeling te bieden voor alle nieuwe technologische ontwikkelingen en innovaties die de basis vormen van het concurrentievermogen van de automobielsector;
5. wijst er uitdrukkelijk op dat de Europese interne markt niet alleen ten dienste van de productie en de verkoop van automobielsectorproducten moet staan, maar ook ten dienste van de herbruikbaarheid van voertuigen, voertuigonderdelen en de daarin verwerkte grondstoffen; verzoekt de Commissie een Europees kader te ontwikkelen voor het ecologisch recyclen van afgedankte auto's;
6. onderstreept dat er aan de (eind)productie van voertuigen als industrieproduct een waardeketen van Europese toeleveringsbedrijven voorafgaat, waaronder kleine en middelgrote fabrikanten van onderdelen, en dat deze toeleveringsindustrie een belangrijke rol speelt in de ontwikkeling van de automobielsector en met dezelfde Europese en mondiale uitdagingen te maken heeft; wijst erop dat deze Europese toeleveringsbedrijven, inclusief de kmo's, vaak met wezenlijke vernieuwingen komen en zo de ontwikkeling van de Europese voertuigen van de toekomst stimuleren, en tevens een belangrijke markt voor reserveonderdelen scheppen; betreurt het dat sommige kmo's in de toeleveringssector moeite hebben om te profiteren van programma's en financiering van de Unie en wenst dat de toegang wordt vergemakkelijkt, mede via het Cosme-programma (concurrentievermogen van ondernemingen en kmo's);
7. is van mening dat de markt voor reserveonderdelen evenveel aandacht verdient als de markt voor afgemonteerde voertuigen; onderstreept dat zij gelijk moeten worden behandeld, met name ten aanzien van het bijeenbrengen en beheren van productinformatie; stelt vast dat uiteenlopende nationale regels de verwezenlijking van een interne markt voor tuning en reserveonderdelen zeer sterk bemoeilijken; dringt er daarom bij de Commissie op aan voorstellen voor de harmonisatie en verdere ontwikkeling van deze sector in te dienen en de Europese normen die berusten op de productie van gecertificeerde reserveonderdelen en in de EU goedgekeurde componenten, breder te formuleren;
8. benadrukt dat er bijzondere aandacht moet worden geschonken aan historische voertuigen

en de bedrijven en werknemers die op dat gebied actief zijn, aangezien het onderhoud, het gebruik en de instandhouding van deze voertuigen niet alleen een culturele waarde hebben en voor het toerisme van belang zijn, maar gezien de gestage toename van het aantal historische voertuigen ook belangrijk zijn voor de economie; benadrukt echter dat de definitie van een historisch voertuig restrictief moet worden geïnterpreteerd, zodat ook bij een gestage toename van het aantal historische voertuigen die niet voldoen aan de normen voor nieuwe voertuigen, de potentiële nadelige gevolgen voor veiligheid en milieu gering blijven;

9. is ingenomen met het voorstel ter versterking van de markt voor voertuigen die op alternatieve brandstoffen of stroom rijden, maar stelt vast dat de ontwikkeling van de elektromobiliteit in Europa traag verloopt; dringt erop aan dat prioriteit wordt toegekend aan de ontwikkeling van geschikte infrastructuur door middel van adequate investeringen op Europees en nationaal niveau, waaronder passende financiering van de Connecting Europe Facility, en door middel van gemeenschappelijke normen voor alternatieve brandstoffen en aandrijfsystemen; vraagt de Commissie, waar nodig, wetgevingsvoorstellen ter zake te doen, en verzoekt om de spoedige goedkeuring van het wetgevingsvoorstel en een gemeenschappelijke norm voor de oplaadinterface voor elektrische voertuigen; onderstreept dat het van belang is om positief te blijven kijken naar andere innovatieve oplossingen voor de aandrijving van elektrische voertuigen, zoals de brandstofceltechnologie;
10. is ingenomen met het voorstel om een etiketteringsregeling voor brandstoffen te ontwikkelen, die de consumenten voorziet van eenvoudig te begrijpen informatie over de compatibiliteit van hun voertuig met de aangeboden brandstoffen;
11. is van mening dat de ontwikkeling van de Europese automobielenindustrie moet blijven steunen op een aanzienlijk exporttaandeel, maar dat het accent ook dient te worden gelegd op het stimuleren van de binnenlandse vraag door middel van particuliere en overheidsinvesteringen, eerlijke concurrentie en het verbeteren van de koopkracht van de Europese burgers; benadrukt dat de Europese automobielenindustrie kwalitatief hoogstaande producten moet leveren en door middel van innovatie in een technologische leiderspositie moet blijven teneinde voor de burgers in de EU aantrekkelijk te zijn en te garanderen dat de sector op de lange termijn concurrerend blijft;
12. verlangt een intensievere coördinatie van de maatregelen ter beïnvloeding van de vraag naar voertuigen en brandstoffen, waaronder financiële stimulering en belastingmaatregelen, zoals rechtstreekse financiële steun en fiscale prikkels, o.a. de toepassing van degressieve belastingregelingen; verzoekt de Commissie om als vervolg op de richtsnoeren voor financiële stimulering met dwingender maatregelen te komen om voor een werkelijk gelijk speelveld te zorgen en een bijdrage te leveren aan het concurrentievermogen van de bedrijfstak binnen de gehele EU; is van mening dat op de vraagzijde gerichte maatregelen, maar ook maatregelen met betrekking tot dagelijkse kosten en omstandigheden, consumenten ertoe moeten bewegen om voor veiligere en groenere voertuigen te kiezen;
13. herinnert eraan dat er in diverse lidstaten verschillende soorten maatregelen bestaan gericht op het bevorderen van de aanschaf van nieuwe voertuigen die zuinig met brandstof

omgaan en weinig emissies uitstoten; moedigt de uitwisseling van dergelijke goede praktijken aan; verzoekt de lidstaten innovatieve belastingmaatregelen te overwegen teneinde de EU-burgers aan te sporen nieuwe en milieuvriendelijke auto's aan te schaffen;

14. erkent de noodzaak om de structurele overcapaciteit binnen de automobielsector van de EU op een gecoördineerde wijze aan te pakken, om het concurrentievermogen op de lange termijn te waarborgen; benadrukt dat iedere voertuigfabrikant zelf verantwoordelijk is voor het vinden van passende oplossingen om uitdagingen aan te gaan, maar erkent tegelijkertijd het belang van doeltreffend overheidsingrijpen om ervoor te zorgen dat de negatieve maatschappelijke gevolgen van herstructurering in de sector tot een minimum beperkt blijven; hecht bijzonder veel belang aan een langetermijnplanning met het oog op structurele veranderingen, zodat in geval van veranderingen in de arbeidsbehoefte de werkgelegenheid door kwalificaties wordt veiliggesteld en de overgang naar nieuwe productievormen en bedrijfsmodellen geleidelijk kan verlopen; is van mening dat een Europees kader om op verandering te anticiperen en de maatschappelijke gevolgen van herstructurering op te vangen, met inbegrip van wetgeving, noodzakelijk is, mede om verstoringen van de interne markt te voorkomen;
15. is ingenomen met het bestaan van het Fonds voor aanpassing aan de globalisering en het Europees Sociaal Fonds en roept op om deze optimaal en doelgericht te benutten in geval van herstructurering in de automobielsector, met name voor het bij- en omscholen en herplaatsen van de betrokken werknemers en voor het ondersteunen van betrokken regio's;
16. verlangt dat de Commissie in samenwerking met de lidstaten maatregelen neemt om ook op de markt voor tweedehands auto's een hoge mate van consumentenbescherming, transparantie en veiligheid te garanderen, en ernaar toewerkt dat vervuilende en minder veilige voertuigen geleidelijk uit het verkeer verdwijnen; is vol lof over haar aanbeveling in de verordening betreffende de technische controle van motorvoertuigen om de verplichting in te voeren dat bij iedere controle de kilometerstand wordt vastgelegd; is van mening dat initiatieven als de Belgische "Car Pass"-regeling kunnen worden aangemoedigd door middel van een Europese norm; merkt op dat de herregistratieprocedures bij het overbrengen van voertuigen er tevens toe moeten dienen om grensoverschrijdende kilometerstandfraude te ontmoedigen;
17. verzoekt de Commissie een antwoord te vinden voor het probleem van consumentenmisleiding door niet-representatieve informatie over brandstofverbruik en milieuprestaties; ondersteunt de voorgenomen ontwikkeling van een nieuwe rijtestcyclus en nieuwe testprocedures, en roept op deze onverwijld in te voeren;
18. wijst erop dat de betrekkingen tussen de verschillende spelers in de automobielsector, met name tussen autofabrikanten en dealers, constructief, transparant en respectvol moeten blijven en dat voorkomen moet worden dat de weegschaal doorslaat ten gunste van de sterkste partij, hetgeen ook nadelig zou kunnen zijn voor de consumenten;
19. herinnert eraan dat de regionale en plaatselijke autoriteiten, afhankelijk van hun bevoegdheden, verschillende instrumenten tot hun beschikking hebben om de automobielsector actief te ondersteunen, met name wat betreft het bevorderen van elektrische auto's door middel van het beheer van parkeerplekken en het verlenen van administratieve ondersteuning bij investeringen in infrastructuur voor alternatieve

brandstoffen; moedigt het aan om dergelijke praktijken op Europees niveau uit te wisselen en doeltreffend te coördineren; wenst dat de EU-gelden op een doelgerichte en geoptimaliseerde manier worden benut die aansluit op de specifieke ontwikkelingseisen van de betrokken regio;

20. verlangt van de Commissie en de lidstaten dat zij zich meer inspannen voor de verkeersveiligheid en maatregelen voorstellen op het gebied van voertuigen, infrastructuur en rijgedrag; brengt in dit verband zijn resolutie van 3 juli 2012 in herinnering, die oproept tot een spoedige goedkeuring van het eCall-systeem en precieze verzoeken bevat betreffende gegevensbescherming, verduidelijking van de verantwoordelijkheden van de verschillende betrokken actoren, technologische neutraliteit en transparantie voor de consument; herinnert bovendien aan zijn eis dat het eCall-systeem gebaseerd wordt op een interoperabel platform met vrije toegang, geschikt voor mogelijke toekomstige facultatieve boordvoorzieningen en -diensten die aan de normen op het gebied van veiligheid, beveiliging, gegevensbescherming en de persoonlijke levenssfeer voldoen en een vrije keuze bieden voor de consument en vrije toegang voor dienstverleners;
21. dringt erop aan dat de bestaande veiligheidsnormen, met name voor voertuigen van categorie L, worden aangescherpt en dat de veiligheidsvoorschriften voor vrachtwagens en hun beschermingsinrichtingen tegen klemrijden worden verbeterd;
22. bevestigt zijn steun voor een herziening van het typegoedkeuringskader en kijkt ernaar uit met de Commissie samen te werken en de dialoog met de belanghebbende partijen tijdens dit proces aan te moedigen;
23. is ingenomen met het voornemen van de Commissie om een evenredigheidstoets uit te voeren op de uitvoeringsmaatregelen die zijn voorgesteld voor de bestaande wettelijke voorschriften; merkt op dat zijn bezorgdheid over de maatregelen tegen manipulatie en de verdampingsemissievoorschriften voor voertuigen van categorie L uitdrukkelijk is erkend;
24. dringt er bij de Commissie op aan haar taak als "slimme" en vooruitziende initiator van wetgeving beter te vervullen, teneinde de sector zekerheid voor de lange termijn te bieden en daarmee zijn concurrentievermogen te beschermen, en – als rechtstreeks uitvloeisel daarvan – voor de consument meer transparantie te creëren met betrekking tot nieuwe automobielp producten; benadrukt dat het vaststellen van nieuwe gemeenschappelijke normen voor de automobielin industrie in de toekomst beter te plannen moeten zijn en dat een en ander beter op elkaar moet worden afgestemd; merkt op dat daarbij productcycli in aanmerking moeten worden genomen;
25. benadrukt het belang van het internationaal harmoniseren van de regelgeving ter ondersteuning van het mondiale concurrentievermogen van de Europese automobielin industrie; is voorstander van herziening van de overeenkomst van de VN/ECE (Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties) uit 1958 en van de ontwikkeling van een systeem voor de internationale typegoedkeuring van gehele voertuigen (IWVTA); verlangt van de Commissie dat zij het Parlement uitgebreider raadpleegt teneinde de politieke steun van mondiale partners te waarborgen om aan deze cruciale projecten meer prioriteit toe te kennen;
26. betreurt het besluit van de Conferentie van voorzitters om EP-leden niet bij de discussies

over CARS 2020 te betrekken; merkt op dat wel veel andere vertegenwoordigende organisaties en politici uit de lidstaten hierbij betrokken zijn; eist dat de Conferentie van voorzitters dit besluit herziet vanwege de belangrijke voorstellen die binnen CARS 2020 over de toekomst van de automobieliindustrie worden ontwikkeld; merkt op dat, aangezien alle wetgeving die voortvloeit uit CARS 2020 door het Parlement nauwgezet zal worden onderzocht en goedgekeurd, de onafhankelijke positie van het Parlement niet wordt ondermijnd door zijn medewerking aan beleidsgroepen.

UITSLAG VAN DE EINDSTEMMING IN DE COMMISSIE

Datum goedkeuring	5.9.2013
Uitslag eindstemming	+ : 26 - : 1 0 : 1
Bij de eindstemming aanwezige leden	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
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	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

ADVIES VAN DE COMMISSIE VERVOER EN TOERISME

aan de Commissie industrie, onderzoek en energie

inzake CARS 2020: naar een sterke, concurrerende en duurzame Europese
automobieliindustrie
(2013/2062(INI))

Rapporteur voor advies: Oldřich Vlasák

SUGGESTIES

De Commissie vervoer en toerisme verzoekt de ten principale bevoegde Commissie industrie, onderzoek en energie onderstaande suggesties in haar ontwerp-resolutie op te nemen:

1. is ingenomen met het actieplan CARS 2020 voor een concurrerende en duurzame automobieliindustrie en steunt de vier pijlers daarvan;
2. benadrukt dat de productie in Europa moet worden behouden en versterkt teneinde fatsoenlijke levensstandaarden voor de Europese burgers te garanderen en de industriële sectoren te consolideren om economische groei en herstel te bewerkstelligen;
3. verzoekt de Commissie, gezien de laatste gegevens over de verkoopcijfers, een meer samenhangende aanpak te hanteren ten aanzien van de wetgeving die van invloed is op de automobieliindustrie: van innovatie en onderzoek, marktherstel en groei van de werkgelegenheid tot veiligheids- en milieunormen;
4. verzoekt de Commissie, gezien de laatste gegevens die zij heeft verstrekt over de verkoopcijfers, waaruit blijkt dat de markt een neerwaartse spiraal doormaakt en dat de verkoop van lichte voertuigen in de EU tussen december 2006 en december 2012 gedaald is van bijna 17 miljoen tot minder dan 12 miljoen, haar brede en deels tegenstrijdige doelstellingen te herzien, en zich voornamelijk te concentreren op marktherstel en groei van de werkgelegenheid;
5. is van mening dat de regelgeving inzake concurrentie en overheidssteun niet mag leiden tot een gebrek aan concurrentievermogen voor de Europese automobieliindustrie; verzoekt de Commissie om de plannen voor de herstructurering, steun en nauwere contacten tussen fabrikanten in de sector te evalueren door ze te vergelijken met de in derde landen uitgevoerde plannen om zo het herstel van de groei en de werkgelegenheid in deze sector

in Europa aan te wakkeren;

6. steunt de ontwikkeling en de modernisering van een duurzame en efficiënte vervoersinfrastructuur, omdat dit de markt een impuls kan geven en kan bijdragen tot een betere verkeersveiligheid en de groei van de economie en de werkgelegenheid;
7. wijst op het belang van een ambitieus kader voor onderzoek en innovatie waarin vooral aandacht wordt besteed aan het concurrentievermogen van de EU op mondiaal niveau en dat bijvoorbeeld stimulansen biedt voor het inzetten van toepassingen als "connected car"-technologie of telematica;
8. is van mening dat de veiligheid op de Europese wegen aanzienlijk moet worden verbeterd; waardeert in dit verband het feit dat prioriteit wordt gegeven aan ingebouwde technologieën ter ondersteuning van het rijgedrag en de handhaving van verkeersregels zoals intelligente voorzieningen voor snelheidsbeheersing;
9. is ingenomen met de strategie van de Commissie om alternatieve brandstoffen en een herlaad-/tankinfrastructuur voor schone voertuigen in te zetten;
10. legt de nadruk op het doel om het concurrentievermogen en de prestaties van de Europese autofabrikanten te versterken, met name in het kader van de steeds grotere behoefte aan innovatieve oplossingen in deze sector; wijst er voorts op dat investeringen in onderzoek en onderwijs in de context van de mondiale concurrentie zullen bijdragen tot groei en hooggekwalificeerde banen in de Europese automobielenindustrie.
11. verklaart dat de automobielenindustrie een van de belangrijkste drijvende krachten achter het concurrentievermogen en de economische groei in Europa moet zijn, en herinnert eraan dat deze sector een van de grootste industriële troeven van de EU is en een cruciale rol speelt op veel wereldmarkten;
12. herinnert eraan dat het belangrijk is om bij het bepalen van normen het beginsel van technologie-neutraliteit te eerbiedigen, om zo de investeringen van pioniers te beschermen en innovatie in de sector te stimuleren;
13. herinnert eraan dat onderzoek en innovatie in de automobielenindustrie een grotere technologische vooruitgang mogelijk moeten maken waarmee het economische concurrentievermogen van de Europese Unie kan worden bevorderd, de EU haar leiderspositie op de wereldmarkt kan behouden en een doorslaggevende bijdrage zal worden geleverd aan de doelstellingen van slimme, duurzame en inclusieve groei die gedefinieerd zijn in de Europa 2020-strategie;
14. herinnert eraan dat de werknemers in de automobielenindustrie de eerste slachtoffers van de crisis zijn en wijst erop dat het absoluut noodzakelijk is hen een betere opleiding te geven om hen in staat te stellen in te spelen op de ontwikkelingen in de sector en indien nodig hun vaardigheden en knowhow in te zetten in andere sectoren;
15. wijst erop dat er geen bindende emissiedoelstellingen moeten worden vastgesteld vóór 2017, aangezien de evaluatie van de effectbeoordeling nog niet is afgerond; verzoekt de Commissie geen wetgeving meer op te stellen over hoe de emissiedoelstellingen en andere

deeldoelstellingen gehaald moeten worden, teneinde de verscheidenheid aan producten of particuliere onderzoeksactiviteiten niet in te perken; pleit er daarom voor om de herziening van Richtlijn 96/53/EG betreffende de maximaal toegestane afmetingen en gewichten van wegvoertuigen af te stemmen met de desbetreffende partijen, zoals vertegenwoordigers van autofabrikanten;

16. benadrukt dat er fundamenteel onderzoek nodig is naar de ontwikkeling van technologieën voor de opslag van mobiele energie en naar nieuwe mogelijkheden om biobrandstoffen op te wekken;
17. benadrukt dat er een enorm potentieel bestaat voor een nog grotere milieuefficiëntie met behulp van informatie- en communicatietechnologie;
18. stelt ten eerste voor om de instrumenten van de Europese Investeringsbank (EIB) ook in te zetten voor de ontwikkeling van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en de herstructurering van de productie; stelt ten tweede voor om met name te investeren in alternatieve aandrijftechnieken en in een uitgebreide infrastructuur voor het opladen/tanken van elektrische en gasvoertuigen; stelt ten derde voor om uniforme technische normen voor elektrische auto's vast te stellen en te werken aan de wereldwijde harmonisatie van de technische normen op het gebied van oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen;
19. stelt ten slotte voor EIB-instrumenten tevens in te zetten bij de ontwikkeling van een duurzamere en meer concurrerende Europese automobielsector en bij de invoering van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen;
20. wijst erop dat de rol en de taken van de EIB in het kader van de financiering van nieuwe industriële projecten moeten worden versterkt, met name bij projecten voor omvangrijke vervoersinfrastructuur en projecten voor alternatieve brandstoffen;
21. wijst erop dat volgens de studie "Ecologisch efficiënt vervoer" van de Afdeling evaluatie van wetenschappelijke en technische opties (STOA) het creëren van een ecologisch efficiënt vervoerstelsel wordt belemmerd door een aantal obstakels van niet-technische aard met betrekking tot de financiering, planning en tenuitvoerlegging, evenals de hoge kosten van alternatieve aandrijftechnieken;
22. verzoekt de Commissie ervoor te zorgen dat de vorderingen bij de tenuitvoerlegging van het actieplan worden gecontroleerd door de groep op hoog niveau, en er met name voor te zorgen dat alle op EU-niveau beschikbare begrotingsinstrumenten om de automobielsector nieuw leven in te blazen doeltreffend worden gebruikt;
23. verzoekt de Commissie onverwijld een duidelijk en concreet stappenplan te ontwerpen voor de uitvoering van het actieplan binnen een bepaald tijdsbestek, waarin de volgende elementen zouden moeten worden opgenomen:
 - de onmiddellijke lancering van een effectbeoordeling voorafgaand aan de voorgestelde wetgeving en een achteraf uitgevoerde beoordeling van aangenomen wetgeving of van de ontbrekende of slechte tenuitvoerlegging van aangenomen wetgeving om de concurrentiebestendigheid te garanderen, onder meer op het gebied van CO₂ en

geluidsemissies;

- een studie naar het cumulatieve effect van relevante EU-wetgeving over de automobieliindustrie en de prijs van een gemiddelde auto, aangezien de voorgestelde maatregelen wel eens kunnen resulteren in een prijsstijging van duizenden euro's voor de klant; in deze studie dient ook rekening te worden gehouden met de terugdringing van de CO₂-emissies en de geluidsoverlast en met de lagere kosten voor de gemiddelde bestuurder van een voertuig dat gebruik maakt van betere brandstofefficiëntie;
- de onmiddellijke oprichting van een CARS 2020-topgroep als adviesorgaan met een actieve rol bij de uitvoering van het actieplan;

24. vestigt de aandacht op de ondersteunende maatregelen die door verscheidene lidstaten zijn genomen, zoals een versnelde belastingaftrek of btw-aftrek door ondernemingen, en groene auto's;

25. verzoekt de Commissie rekening te houden met het Europees kader voor het maatschappelijk verantwoorde beheer van herstructureringen, waarom verzocht is door het Parlement in zijn resolutie van 15 januari met aanbevelingen aan de Commissie over informatie voor en raadpleging van werknemers, anticipatie en beheer van herstructurering¹, om beter in te spelen op de veranderingen en de sociale dialoog en werknemers in alle fases van het proces te informeren en te raadplegen;

26. beseft dat steun voor bedrijfsscholen – met name voor leercontracten – kan bijdragen tot het nodige geschoolde menselijke kapitaal;

27. herinnert de Commissie eraan dat er toereikende financiering moet worden toegewezen aan dit actieplan voor de automobieliindustrie ter ondersteuning van de onderzoeks- en innovatieactiviteiten en het scheppen van nieuwe, kwaliteitsbanen in de sector.

¹ Aangenomen teksten, P7_TA(2013)0005.

UITSLAG VAN DE EINDSTEMMING IN DE COMMISSIE

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

UITSLAG VAN DE EINDSTEMMING IN DE COMMISSIE

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