

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Plenarsitzungsdokument

18.3.2009

B6-0153/2009

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

eingereicht im Anschluss an eine Erklärung der Kommission

gemäß Artikel 103 Absatz 2 der Geschäftsordnung

von Werner Langen, Giles Chichester, Stefano Zappalà, Amalia Sartori und Ivo Belet

im Namen der PPE-DE-Fraktion

zur Zukunft der Automobilindustrie

Entschließung des Europäischen Parlaments zur Zukunft der Automobilindustrie

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf die Schlussfolgerungen des Vorsitzes des Europäischen Rates vom 23. und 24. März 2000 in Lissabon,
 - unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 2. Februar 2005 für die Frühjahrstagung des Europäischen Rates mit dem Titel „Zusammenarbeit für Wachstum und Arbeitsplätze – Ein Neubeginn für die Strategie von Lissabon“ (KOM(2005) 24 endgültig),
 - unter Hinweis auf die Schlussfolgerungen der hochrangigen Gruppe CARS 21 vom 12. Dezember 2005 sowie die Schlussfolgerungen der hochrangigen Konferenz zur CARS21-Halbzeitüberprüfung vom 26. Oktober 2008,
 - unter Hinweis auf seine Entschließung vom 15. Januar 2008 zum Thema CARS 21: Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem (2007/2120(INI)),
 - unter Hinweis auf die Schlussfolgerungen des Vorsitzes des Europäischen Rates vom 15. und 16. Oktober 2008 in Brüssel,
 - unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 29. Oktober 2008 mit dem Titel „Aus der Finanzkrise in den Aufschwung: Ein Aktionsrahmen für Europa“ (KOM(2008)706 endgültig),
 - unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission an den Europäischen Rat vom 26. November 2008 mit dem Titel „Europäisches Konjunkturprogramm“ (KOM(2008) 800 endgültig),
 - unter Hinweis auf die Erklärungen des Rates und der Kommission vom 4. Februar 2009 zu den Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise auf die Automobilindustrie,
 - unter Hinweis auf die Schlussfolgerungen des Rates (Wettbewerbsfähigkeit) vom 5. und 6. März 2009 zum Thema Automobilindustrie,
 - unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 25. Februar 2009 mit dem Titel „Maßnahmen zur Bewältigung der Krise in der europäischen Automobilindustrie“ (KOM(2009) 104 endgültig),
 - gestützt auf Artikel 103 Absatz 2 seiner Geschäftsordnung,
- A. in der Erwägung, dass Europa mit einer außergewöhnlichen und tiefen Finanz- und Wirtschaftskrise konfrontiert ist,
- B. in der Erwägung, dass der europäische Finanzmarkt zur Zeit nicht richtig funktioniert, vor

allem was die Kreditvergabe anbelangt,

- C. in der Erwägung, dass die europäische Automobilindustrie als Schlüsselsektor der europäischen Wirtschaft, der zur Beschäftigung, Innovation und Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft insgesamt beiträgt, unter den Folgen der aktuellen Krise besonders zu leiden hat,
- D. in der Erwägung, dass für 2009 mit einer weiteren erheblichen Abnahme der Nachfrage nach Kraftfahrzeugen und folglich mit einem Produktionsrückgang zu rechnen ist, wodurch sich der Druck auf die Beschäftigung und die Investitionstätigkeit in der EU zwangsläufig verstärken wird,
- E. in der Erwägung, dass der europäische Automobilsektor von allen privaten Investoren in der Europäischen Union am meisten in Forschung und Entwicklung investiert und die europäischen Pkw- und Nutzfahrzeughersteller angesichts der ordnungspolitischen Bestimmungen und der Erfordernisse des Marktes ein hohes Investitionsniveau beibehalten müssen, vor allem mit Blick auf die Gewährleistung des Übergangs zu einer Fertigung von Kraftfahrzeugen mit niedrigen Abgaswerten,
- F. in der Erwägung, dass in der europäischen Automobilindustrie direkt und indirekt 12 Millionen Arbeitnehmer beschäftigt sind, was 6 % der erwerbstätigen Bevölkerung in der Europäischen Union entspricht, und dass heute Millionen dieser Arbeitsplätze gefährdet sind,
- G. in der Erwägung, dass die europäische Automobilindustrie in der EU-Wirtschaft wegen ihrer Multiplikatorwirkung für andere Branchen und Industriezweige und insbesondere wegen der Existenz von Hunderttausenden kleiner und mittlerer Unternehmen eine Schlüsselstellung einnimmt,
- H. in der Erwägung, dass einige Mitgliedstaaten bereits nationale Maßnahmen zur Stützung der Automobilindustrie eingeführt haben,
- I. in der Erwägung, dass die Kommission derzeit über eine weitere Handelsliberalisierung im Rahmen der Doha-Runde und über ein Freihandelsabkommen mit Südkorea verhandelt,
 - 1. ist sich darüber im Klaren, dass die Automobilindustrie infolge der aktuellen Wirtschafts- und Finanzkrise unter enormen Druck geraten ist und insbesondere mit einem starken Rückgang der Nachfrage nach Kraftfahrzeugen, Schwierigkeiten beim Zugang zur Kreditfinanzierung und im Vorfeld der Krise entstandenen Strukturproblemen konfrontiert ist;
 - 2. nimmt mit tiefer Besorgnis zur Kenntnis, dass mit den bisher auf europäischer Ebene beschlossenen Maßnahmen den mit der aktuellen Krise einhergehenden Herausforderungen nicht angemessen begegnet werden kann, und fordert einen wirklich europäischen Aktionsrahmen mit konkreten Hinweisen darauf, wie sowohl die EU als auch die Mitgliedstaaten die erforderlichen entscheidenden Maßnahmen einleiten können;
 - 3. nimmt mit zunehmender Besorgnis zur Kenntnis, dass einige auf nationaler Ebene von

den Mitgliedstaaten beschlossene kurzfristige Maßnahmen zu einer Wettbewerbsverzerrung innerhalb des Binnenmarktes beitragen könnten, die die langfristige Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigt, und fordert die Mitgliedstaaten deshalb auf, bei weiteren Maßnahmen für Kohärenz, Effizienz und Koordinierung Sorge zu tragen;

4. fordert den Rat und die Kommission deshalb nachdrücklich auf, Maßnahmen auf europäischer Ebene abzustimmen, um protektionistische Tendenzen zu vermeiden, und zu gewährleisten, dass eher EU-weite als nationale Maßnahmen eingeführt werden;
5. fordert die Kommission auf, all ihre Ressourcen zu mobilisieren, um die Krise zu bekämpfen, und gegebenenfalls neue Instrumente einzusetzen, und begrüßt in diesem Zusammenhang den in Verbindung mit dem Europäischen Konjunkturprogramm geschaffenen befristeten Rahmen für die Prüfung staatlicher Beihilfen;
6. fordert den Rat und die Kommission auf, die finanzielle Unterstützung für die Automobilindustrie zu beschleunigen, zu vereinfachen und aufzustocken, vor allem mit Hilfe der Europäischen Investitionsbank und der Europäischen Zentralbank und durch Genehmigung von Staatsbürgschaften für Niedrigzinsdarlehen; ist der Ansicht, dass diese vor allem in Form von Darlehen geleistete finanzielle Unterstützung dazu beitragen dürfte, die Nachfrage nach neuen Kraftfahrzeugen zu fördern, was dem Wirtschaftswachstum, der Umwelt und der Sicherheit des Straßenverkehrs zugute käme;
7. bekräftigt, dass politische Maßnahmen sowohl auf EU- als auch auf nationaler Ebene zur Bewältigung der Umstrukturierungsphase beitragen sollten, die die Automobilindustrie infolge eines durch einen sehr starken Wettbewerb geprägten wirtschaftlichen Umfelds gerade durchmacht, und ruft den Sektor deshalb dazu auf, derartige Anpassungen in einer sozial verantwortungsbewussten Art und Weise in enger Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern durchzuführen;
8. fordert die Kommission in diesem Zusammenhang nachdrücklich auf, den Zugang zu bestehenden Instrumenten wie dem Europäischen Fonds zur Anpassung an die Globalisierung und den Strukturfonds zu erleichtern, zu verbessern und zu beschleunigen;
9. bekräftigt, dass die Automobilindustrie kontinuierlich in Forschungs- und Entwicklungsprogramme investieren muss, die für Qualität, Sicherheit und Umweltfreundlichkeit die besten Lösungen erbringen, um einen nachhaltigen wettbewerbsfähigen Rahmen zu schaffen, und ersucht deshalb die Kommission, den Zugang zu Förderinstrumenten der EU in den Bereichen F&E und Innovation, beispielsweise zum 7. Rahmenprogramm, in diesem Zusammenhang zu erleichtern, zu verbessern und zu beschleunigen;
10. fordert die Kommission auf, Leitlinien und Empfehlungen für Maßnahmen auszuarbeiten, die einen abgestimmten Ansatz bei der Erneuerung von Flotten leichter und schwerer Kraftfahrzeuge sowie von öffentlichen Verkehrsmitteln fördern, wie beispielsweise Abwrackprämien und andere Marktanreize mit positiven und kurzfristigen Auswirkungen auf die Nachfrage der Verbraucher nach neuen Kraftfahrzeugen, und fordert die Kommission auf, in diesem Zusammenhang bereits eingeleitete nationale Maßnahmen zu überwachen, um Verzerrungen innerhalb des Binnenmarktes zu vermeiden;

11. fordert den Rat und die Kommission auf, die Gelegenheit zu einer Überprüfung der bisherigen Besteuerung von Kraftfahrzeugen zu nutzen, um die Steuerregelungen innerhalb der Europäischen Union zu koordinieren;
12. bestätigt, dass es notwendig ist, den Dialog und die laufenden Gespräche mit Drittländern und den wichtigsten EU-Handelspartnern über die Zukunft der Automobilindustrie zu vertiefen, und fordert die Kommission deshalb auf, die Entwicklungen in Nicht-EU-Ländern, insbesondere in den Vereinigten Staaten und in Asien, genau zu verfolgen, um gleiche Bedingungen auf internationaler Ebene und den Verzicht auf protektionistische und diskriminierende Maßnahmen auf dem weltweiten Automobilmarkt zu gewährleisten;
13. fordert die Kommission auf, den Abschluss des Freihandelsabkommens zwischen der Europäischen Union und Südkorea zu vertagen, bis eine ausgewogene und faire Abmachung zwischen den beiden Partnern erreicht worden ist;
14. fordert die Kommission auf, die Grundsätze der besseren Rechtsetzung uneingeschränkt anzuwenden und deshalb eine gründliche Beurteilung der Auswirkungen neuer EU-Rechtsvorschriften zu Kraftfahrzeugen durchzuführen, insbesondere mit Blick auf die Kosten neuer Kraftfahrzeuge und eine ausreichende Vorlaufzeit für die Durchführung der Maßnahmen, und appelliert an die Kommission, bei der Regulierung einen vorsichtigeren Kurs entsprechend den Empfehlungen der CARS21-Gruppe zu verfolgen und so Rechtssicherheit und Vorhersagbarkeit für die Automobilbranche sicherzustellen;
15. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat, der Kommission sowie den Regierungen und nationalen Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.