



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 – 2014

---

*Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz*

---

**2013/2062(INI)**

10.9.2013

# STELLUNGNAHME

des Ausschusses für Binnenmarkt und Verbraucherschutz

für den Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie

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

Verfasser der Stellungnahme: Sergio Gaetano Cofferati

PA\_NonLeg

## VORSCHLÄGE

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

- unter Hinweis auf die Entschließung des Europäischen Parlaments vom 3. Juli 2012 zu eCall: ein neuer Notruf 112 für die Bürger<sup>1</sup>;
- 1. betont, dass ein europäischer Aktionsplan für die Automobilindustrie auf einem ganzheitlichen Ansatz beruhen muss, bei dem Vorschriften mit Investitionen in Infrastruktur und Maßnahmen zur Anregung der Nachfrage und zur Verbesserung des Humankapitals einhergehen, wodurch eine gute Ausbildung von Arbeitskräften gefördert wird; ist in diesem Zusammenhang der Ansicht, dass Investitionen zur Förderung der Entwicklung fortschrittlicher Technologien, darunter Maßnahmen zur Verbesserung der Straßensicherheit sowie zur Verringerung von CO<sub>2</sub>-, Schadstoff- und Lärmemissionen, ausschlaggebend sind, wenn Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum erhalten und Mehrwert sowie Arbeitsplätze in der Automobilbranche geschaffen werden sollen; ist der Ansicht, dass dieser Aktionsplan mit anderen damit verbundenen EU-Maßnahmen abgestimmt werden sollte, um die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie sicherzustellen;
- 2. betont, dass der europäische Binnenmarkt der wichtigste Faktor für die gedeihliche Zukunft der europäischen Automobilindustrie ist, da er zum einen als Markt für Fahrzeuge gemeinsame technische Standards in Bezug auf Umwelt, Verkehrs- und Produktsicherheit und Lärmemissionen für 500 Millionen Verbraucherinnen und Verbraucher setzt, die über die Grenzen des Binnenmarktes hinaus Geltung und Wichtigkeit für andere Industrien haben, und da er zum anderen einer zukunftssträchtigen Automobilindustrie als Ort der Spitzenforschung mit öffentlichen und privaten Forschungseinrichtungen dienlich ist;
- 3. unterstreicht, dass ehrgeizige Investitionen auf europäischer Ebene getätigt werden sollten, um die vorgeschlagene Strategie zu unterstützen, auch durch das EU-Rahmenprogramm für Forschung und Innovation – Horizont 2020 – und den Europäischen Sozialfonds; fordert einen einfacheren Zugang zu Mitteln aus Horizont 2020 und betont, wie wichtig Investitionen in Forschung und Innovation sind, um auf dem Weltmarkt in allen Bereichen der Automobilindustrie und insbesondere in den Bereichen Straßensicherheit, hochwertiger Kundendienst, umweltfreundliche Mobilität, fortschrittliche Technologien und Produkte mit hohem Mehrwert wettbewerbsfähig zu bleiben; spricht sich darüber hinaus für eine Verwendung von Mitteln der Europäischen Investitionsbank zur Finanzierung solcher Projekte aus;
- 4. fordert, dass der Rechtsrahmen, der den Automobilssektor regelt, flexibel genug ist, um auf alle neuen technologischen Entwicklungen und Innovationen, die die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie stützen, schnell reagieren zu können und diese abzudecken;

---

<sup>1</sup> Angenommene Texte, P7\_TA(2012)0274.

5. mahnt, dass der europäische Binnenmarkt nicht nur der Herstellung und dem Vertrieb von Fahrzeugprodukten zu dienen hat, sondern auch der Wiederverwendbarkeit von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie der verbauten Rohstoffe. fordert die Kommission auf, einen europäischen Rahmen für die ökologische Wiederverwendung von Gebrauchtwagen zu entwickeln;
6. unterstreicht, dass der Fertigstellung und Herstellung des Industrieprodukts „Fahrzeug“ eine Wertschöpfungskette vorangeht, zu der die europäische Zulieferindustrie einschließlich kleiner und mittlerer Zulieferer von Bauteilen gehört und dass diese Zulieferindustrie bei der Entwicklung der Automobilindustrie eine wichtige Rolle spielt und ebenfalls den europäischen und globalen Herausforderungen einer Automobilindustrie unterworfen ist; weist darauf hin, dass europäische Zulieferer, einschließlich KMU, oft maßgebliche Innovatoren sind, die somit die Entwicklung der europäischen Fahrzeuge der Zukunft anregen und auch einen wichtigen Ersatzteilmarkt schaffen; bedauert, dass es für viele KMU in der Zulieferbranche schwierig ist, EU-Programme und -Mittel zu nutzen, und fordert leichteren Zugang dazu, auch über das Programm für die Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen und KMU (COSME);
7. ist der Ansicht, dass der Ersatzteilmarkt gleichberechtigt neben dem Markt für das fertige Fahrzeugprodukt steht; betont, dass sich daraus auch eine Gleichberechtigung bei der Teilhabe und Verwaltung von Produktinformationen ergibt; stellt fest, dass abweichende nationale Vorschriften die Schaffung eines Binnenmarktes für Kraftfahrzeugeinstellungen und Ersatzteile sehr erschweren; fordert die Kommission daher mit Nachdruck auf, Vorschläge vorzulegen, um diesen Sektor zu harmonisieren und weiterzuentwickeln und die europäischen Standards auf der Grundlage der Herstellung zertifizierter Ersatzteile und Bauteile, die in der EU zugelassen sind, zu erweitern;
8. betont, dass Fahrzeuge von historischem Interesse und die dafür tätigen Unternehmen und Arbeitnehmer besonders berücksichtigt werden sollten, da die Pflege, die Nutzung und der Erhalt von historischen Fahrzeugen nicht nur kulturelle und touristische sondern, bei stetiger Zunahme von der Anzahl von historischen Fahrzeugen, auch ökonomische Bedeutung hat; unterstreicht aber, dass die Definition eines historischen Fahrzeugs restriktiv zu handhaben ist, damit bei der stetigen Zunahme der Anzahl auch die potenziellen nachteiligen Auswirkungen auf Sicherheit und Umwelt aufgrund ihrer Besonderheit als historische Fahrzeuge und der damit einhergehenden Abweichungen von Standards von Neufahrzeugen gering bleiben;
9. begrüßt den Vorschlag zur Stärkung des Marktes für Fahrzeuge, die mit alternativen Kraftstoffen fahren, und Elektrofahrzeuge; stellt aber fest, dass die Entwicklung der Elektromobilität in Europa schleppend voranschreitet; fordert nachdrücklich, dass die Entwicklung geeigneter Infrastrukturen Priorität erhält, und zwar durch angemessene Investitionen auf europäischer und nationaler Ebene – einschließlich durch eine angemessene Finanzierung im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ – und durch gemeinsame Standards für alternative Kraftstoffe und Antriebssysteme; fordert die Kommission auf, gegebenenfalls entsprechende Legislativvorschläge zu machen, und fordert die rasche Annahme des Legislativvorschlags und eines gemeinsamen Standards für die Aufladeschnittstelle für Elektrofahrzeuge; betont, dass es wichtig ist, eine positive Einstellung gegenüber anderen innovativen Lösungen für den Antrieb von

Elektrofahrzeugen, wie der Brennstoffzellentechnik, zu bewahren;

10. begrüßt den Vorschlag zur Entwicklung eines Kennzeichnungssystems für Kraftstoffe, das den Verbrauchern leicht verständliche Informationen über die Kompatibilität ihrer Fahrzeuge mit den zur Verfügung stehenden Kraftstoffen an die Hand gibt;
11. ist der Ansicht, dass die Entwicklung der europäischen Automobilindustrie den Export als bedeutende Komponente beibehalten sollte, ein Schwerpunkt jedoch auch die Anregung der heimischen Nachfrage durch öffentliche und private Investitionen, fairen Wettbewerb und die Verbesserung der Kaufkraft der europäischen Bürger sein muss; betont, dass die europäische Automobilindustrie mittels Innovation hochwertige Produkte anbieten und eine technologische Führungsposition bewahren muss, um für die Bürgerinnen und Bürger weiter attraktiv zu sein und die langfristige Wettbewerbsfähigkeit der Branche zu sichern;
12. fordert eine stärkere Abstimmung der Maßnahmen auf der Nachfrageseite für Fahrzeuge und Kraftstoffe, einschließlich finanzieller Anreize und Steuervergünstigungen, darunter direkte finanzielle Unterstützung und Steueranreize, einschließlich der Nutzung differenzierter Steuerregelungen; fordert die Kommission auf, den Leitlinien zu finanziellen Anreizen mehr verbindliche Maßnahmen folgen zu lassen, um gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten und zur Wettbewerbsfähigkeit der Branche in der gesamten EU beizutragen; ist der Auffassung, dass die Maßnahmen auf der Nachfrageseite, aber auch Maßnahmen, die mit den alltäglichen Kosten und Bedingungen zusammenhängen, die Verbraucher dazu veranlassen sollten, sich für sicherere und umweltfreundlichere Fahrzeuge zu entscheiden;
13. erinnert daran, dass in mehreren Mitgliedstaaten verschiedene Maßnahmen zur Erleichterung des Kaufs neuer und kraftstoffeffizienter Fahrzeuge mit geringen Emissionen existieren; ruft zum Austausch über solche bewährten Verfahrensweisen auf; fordert die Mitgliedstaaten auf, innovative Steuermaßnahmen zu erwägen, um die Bürgerinnen und Bürger der EU dabei zu unterstützen, neue und umweltfreundliche Fahrzeuge zu kaufen;
14. erkennt die Notwendigkeit an, die strukturelle Überkapazität im Automobilsektor in der EU auf koordinierte Weise anzugehen, um die langfristige Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten; betont, dass jeder Fahrzeughersteller dafür verantwortlich ist, angemessene Lösungen für Herausforderungen zu finden; erkennt aber gleichzeitig an, dass effektive Eingriffe der öffentlichen Hand wichtig sind, um sicherzustellen, dass die negativen sozialen Auswirkungen jeder Umstrukturierung in der Branche auf ein Minimum beschränkt bleiben; legt besonderen Wert auf eine langfristige Planung des Strukturwandels, die bei eventuellen Änderungen des Beschäftigungsbedarfs sowohl die Beschäftigung durch Qualifizierung sichert als auch den gleitenden Übergang in neue Produktionen und Geschäftsmodelle gewährleistet; hält im Vorgriff auf den Wandel und zur Abfederung der sozialen Auswirkungen von Umstrukturierungen einen europäischen Rahmen für nötig, der auch einen Rechtsakt umfasst, etwa um Wettbewerbsverzerrungen auf dem Binnenmarkt zu verhindern;
15. begrüßt die Existenz des Fonds für die Anpassung an die Globalisierung und des Europäischen Sozialfonds und fordert, dass diese in Fällen von Umstrukturierungen im Automobilsektor optimal und gezielt eingesetzt werden, insbesondere für die

Umschulung, Weiterbildung und Versetzung betroffener Arbeitnehmer und die Unterstützung betroffener Regionen;

16. fordert die Kommission auf, in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten Maßnahmen zu ergreifen, um ein hohes Maß an Verbraucherschutz, Transparenz und Sicherheit auch auf dem Gebrauchtwagenmarkt sicherzustellen und darauf hinzuarbeiten, dass umweltverschmutzende und weniger sichere Fahrzeuge allmählich vom Markt verschwinden; lobt ihre in der Verordnung über die technische Überwachung von Kraftfahrzeugen enthaltene Empfehlung, bei jeder Überprüfung eine Kilometerstandsaufzeichnung vorzuschreiben; ist der Auffassung, dass Initiativen wie der „Fahrzeugpass“ in Belgien durch einen europäischen Standard gefördert werden könnten; merkt an, dass die Verfahren zur erneuten Zulassung bei der Verbringung von Fahrzeugen auch von grenzüberschreitenden Kilometerstands Fäl schungen abhalten müssen;
17. fordert die Kommission auf, auf das Problem der Irreführung der Verbraucher durch unzutreffende Informationen zu Kraftstoffverbrauch und Umweltleistung von Fahrzeugen einzugehen; unterstützt die geplante Entwicklung eines neuen Fahrzyklus und neuer Prüfverfahren und fordert, dass diese unverzüglich eingeführt werden;
18. bekräftigt, wie wichtig konstruktive, transparente und respektvolle Beziehungen zwischen den verschiedenen Akteuren in der Automobilindustrie sind, insbesondere zwischen den Automobilherstellern und ihren Händlern, und dass dabei Ungleichgewichte zugunsten der stärkeren Partei zu vermeiden sind, die auch für die Verbraucher nachteilige Konsequenzen haben können;
19. erinnert daran, dass regionalen und lokalen Behörden abhängig von ihrer Zuständigkeit mehrere Instrumente zur Verfügung stehen, um die Automobilindustrie aktiv zu unterstützen, insbesondere im Bereich der Förderung von Elektrofahrzeugen durch ein entsprechendes Parkplatzmanagement und die Bereitstellung administrativer Unterstützung für Investitionen in Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe; ermuntert dazu, dass ein Austausch über solche Verfahren auf europäischer Ebene stattfindet und diese effektiv koordiniert werden; fordert dazu auf, dass EU-Mittel gemäß den spezifischen Entwicklungsanforderungen der betroffenen Region gezielt und optimal eingesetzt werden;
20. fordert von der Kommission und den Mitgliedstaaten, sich stärker um die Straßenverkehrssicherheit zu bemühen und in diesem Zusammenhang Maßnahmen mit Blick auf die Fahrzeuge, die Infrastrukturen und das Fahrerverhalten vorzuschlagen; erinnert in diesem Zusammenhang an seine Entschließung vom 3. Juli 2013, in der eine rasche Annahme des Notrufsystems eCall gefordert wird und die genaue Anforderungen hinsichtlich Datenschutz, Klärung der Verantwortung der beteiligten Akteure, Technologieneutralität und Transparenz für die Verbraucher enthält; erinnert zudem an seine Forderung, dass sich das Notrufsystem eCall auf eine interoperable und offene Plattform für mögliche künftige bordeigene optionale Anwendungen oder Dienste stützen muss, die den Sicherheits- und Datenschutzstandards entspricht und den Verbrauchern freie Wahl und den Diensteanbietern freien Zugang bietet;
21. drängt darauf, dass bestehende Sicherheitsstandards, insbesondere für Fahrzeuge der Kategorie L, verbessert werden und dass auch die Sicherheitsanforderungen und die

Unterfahrschutzsysteme von LKW verbessert werden;

22. bekräftigt seine Unterstützung einer Überprüfung des Typgenehmigungssystems und freut sich darauf, im Rahmen dieses Prozesses mit der Kommission zusammenzuarbeiten und einen Dialog mit den Interessenträgern herbeizuführen;
23. begrüßt die Absicht der Kommission, Verhältnismäßigkeitsprüfungen bei der für die bestehenden gesetzlichen Anforderungen vorgeschlagenen Durchführungsmaßnahmen vorzunehmen; stellt fest, dass seine Sorgen in Bezug auf die Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe und Anforderungen für Verdunstungsemissionen für Fahrzeuge der Klasse L ausdrücklich zur Kenntnis genommen wurden;
24. ermahnt die Kommission, ihrer Rolle als „kluger“ und vorausschauender Gesetzesinitiator zukünftig besser gerecht zu werden, um der Industrie langfristige Planungssicherheit und dadurch Wettbewerbsfähigkeit sowie in der unmittelbaren Folge den Verbraucherinnen und Verbrauchern mehr Transparenz im Hinblick auf neue Fahrzeugprodukte zu geben; betont dass die Festlegung neuer und gemeinsamer Standards für die Automobilindustrie zukünftig planbarer und stärker aufeinander abgestimmt werden muss und dass Produktzyklen dabei einzuplanen sind;
25. betont, wie wichtig die internationale Harmonisierung der Regelungen als Stütze für die globale Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie ist; unterstützt die Reform des Übereinkommens der UN-Wirtschaftskommission für Europa (UNECE) von 1958 und die Entwicklung eines Systems für internationale Typgenehmigungen für ganze Fahrzeuge; fordert die Kommission dazu auf, das Parlament umfassender einzubinden, um die politische Unterstützung durch globale Partner zu gewährleisten, um diesen wichtigen Projekten eine größere Sichtbarkeit zu verleihen;
26. bedauert den Beschluss der Konferenz der Präsidenten, MdEP von den Diskussionen über CARS 2020 auszuschließen; stellt fest, dass viele andere repräsentative Organisationen und Politiker aus den Mitgliedstaaten beteiligt sind; fordert, dass die Konferenz der Präsidenten diesen Beschluss angesichts der wichtigen Vorschläge zur Zukunft der Automobilindustrie, die im Rahmen von CARS 2020 entwickelt werden, überprüft; merkt an, dass die Beteiligung an Themenkreisen die Unabhängigkeit des Parlaments nicht untergräbt, da alle Rechtsvorschriften, die sich aus CARS 2020 ergeben, vom Parlament eingehend zu prüfen und zu genehmigen sind;

## ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

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