



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

---

*Commissie interne markt en consumentenbescherming*

---

**2013/2062(INI)**

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  
automobielandustrie  
(2013/2062(INI))

Rapporteur voor advies: Sergio Gaetano Cofferati

PA\_NonLeg

## SUGGESTIES

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

- gezien zijn resolutie van 3 juli 2012 over eCall: een nieuwe 112-dienst voor burgers<sup>1</sup>,
- 1. benadrukt dat een Europees actieplan voor de automobielsector 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 CO<sub>2</sub>-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 automobielsector 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 automobielsector 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 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

---

<sup>1</sup> Aangenomen teksten, P7\_TA(2012)0274.

productie en de verkoop van automobielp producten 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 automobiellndustrie 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 automobielsector moet blijven steunen op een aanzienlijk exportaandeel, 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 automobielsector 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 automobiellindustrie, 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 automobiellindustrie 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 automobiellndustrie 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 automobiellndustrie; 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 automobiellndustrie 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

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