



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

Utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd

2013/2062(INI)

10.9.2013

YTTRANDE

från utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd

till utskottet för industrifrågor, forskning och energi

över Cars 2020: Åtgärdsplan för en konkurrenskraftig och hållbar bilindustri
i Europa
(2013/2062(INI))

Föredragande: Sergio Gaetano Cofferati

PA_NonLeg

FÖRSLAG

Utskottet för den inre marknaden och konsumentskydd uppmanar utskottet för industrifrågor, forskning och energi att som ansvarigt utskott infoga följande i sitt resolutionsförslag:

- med beaktande av Europaparlamentets resolution av den 3 juli 2012 om eCall: en ny 112-tjänst för medborgarna¹,
- 1. Europaparlamentet betonar att en europeisk åtgärdsplan för bilindustrin måste utgå från en helhetssyn, som kompletterar lagstiftning med infrastrukturinvesteringar och åtgärder för att stimulera efterfrågan, förbättra humankapitalet och främja högkvalificerad arbetskraft. Parlamentet anser i detta sammanhang att investeringar för att främja utvecklingen av avancerad teknik, inbegripet åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten, bekämpa koldioxidutsläpp och minska utsläpp av föroreningar och buller, är avgörande för att understödja konkurrenskraft och tillväxt och skapa mervärde och nya arbetstillfällen inom bilindustrin. Parlamentet anser att denna åtgärdsplan bör samordnas med övrig sammankopplad EU-politik för att säkerställa den europeiska bilindustrins konkurrenskraft.
- 2. Europaparlamentet betonar att den europeiska inre marknaden är den viktigaste faktorn för den europeiska bilindustrins framgångsrika framtid eftersom den å ena sidan som marknad för fordon sätter gemensamma tekniska standarder för miljö, trafik- och produktsäkerhet och buller för 500 miljoner konsumenter som är giltiga och viktiga för andra industrier utanför den inre marknaden gränser, å andra sidan som område erbjuder spetsforskning med en framtidsinriktad bilindustris offentliga och privata forskningsinstitutioner som gagnar den.
- 3. Europaparlamentet understryker att investeringar med högt ställda mål på europeisk nivå bör stödja den föreslagna strategin, bland annat genom EU:s ramprogram för forskning och innovation – Horisont 2020 – och Europeiska socialfonden. Parlamentet efterlyser enklare tillgång till finansiering genom Horisont 2020 och betonar vikten av att investera i forskning och innovation för att bevara konkurrenskraften på den globala marknaden på bilindustrins alla områden, nämligen trafiksäkerhet, kundtjänst av hög kvalitet, miljövänlig rörlighet, avancerad teknik och produkter med stort mervärde. Parlamentet ser dessutom gärna att medel från Europeiska investeringsbanken används för att finansiera sådana projekt.
- 4. Europaparlamentet efterlyser ett rättsligt ramverk för bilindustrin som är tillräckligt flexibelt för att snabbt reagera på och ta hänsyn till den senaste tekniska utvecklingen och alla nya tekniska innovationer, som ligger till grund för bilindustrins konkurrenskraft.
- 5. Europaparlamentet påminner om att den europeiska inre marknaden inte bara ska främja produktion och försäljning av fordonsprodukter utan även materialåtervinningsbarheten för fordon, fordonskomponenter och använda råvaror. Parlamentet uppmanar kommissionen att utarbeta en europeisk ram för miljövänlig återvinning av begagnade bilar.

¹ Antagna texter, P7_TA(2012)0274.

6. Europaparlamentet framhåller att färdigställande och produktion av industriprodukten ”fordon” föregås av en värdekedja som de europeiska underleverantörerna, inbegripet små och medelstora komponentleverantörer, i avgörande utsträckning bidrar till och att även dessa underleverantörer utsätts för bilindustris europeiska och globala utmaningar. Parlamentet framhåller att europeiska underleverantörer inom bilindustrin, inbegripet små och medelstora företag, ofta är viktiga innovatörer, som därigenom ger impulser till utvecklingen av framtidens europeiska fordon och dessutom skapar en viktig eftermarknad för reservdelar. Parlamentet beklagar de svårigheter som drabbat vissa små och medelstora företag bland underleverantörerna när det gäller att utnyttja unionens program och finansiering, och efterlyser förenklad tillgång till dess medel, däribland också genom programmet för företagets konkurrenskraft och små och medelstora företag (Cosme).
7. Europaparlamentet anser att reservdelsmarknaden är likaberättigad med marknaden för färdiga fordonsprodukter. Parlamentet betonar att reservdelsmarknaden bör behandlas likvärdigt, särskilt när det gäller delaktighet i och förvaltning av produktinformation. Parlamentet konstaterar att nationella bestämmelser som skiljer sig åt gör det mycket svårt att skapa en inre marknad för fordonsinställningar och reservdelar. Kommissionen uppmanas därför eftertryckligen att lägga fram förslag om harmonisering och ytterligare utveckling av denna sektor och att utvidga de europeiska normerna, baserat på tillverkningen av certifierade reservdelar och komponenter som är godkända i EU.
8. Europaparlamentet betonar att fordon av historiskt intresse bör ägnas särskild uppmärksamhet liksom de företag och arbetstagare som engagerar sig för dem, eftersom underhåll, användning och bevarande av historiska fordon inte bara är av betydelse för kultur och turism utan även för ekonomin, tack vare den kontinuerliga ökningen av antalet historiska fordon. Parlamentet framhåller dock att definitionen av historiska fordon ska tillämpas restriktivt, så att, i takt med att de ständigt ökar i antal, de potentiella negativa konsekvenserna kopplade till historiska fordon som inte uppfyller standarderna för nya fordon, fortsätter att vara ringa för säkerhet och miljö.
9. Europaparlamentet välkomnar förslaget om att stärka marknaden för alternativbränslefordon och elfordon men konstaterar att utvecklingen av eldrivna transporter i Europa går långsamt. Parlamentet kräver eftertryckligen att utveckling av lämplig infrastruktur ska prioriteras genom tillräckliga investeringar på europeisk och nationell nivå (bland annat genom tillräcklig finansiering från Fonden för ett sammanlänkat Europa), och genom gemensamma standarder för alternativa bränslen och drivsystem. Parlamentet uppmanar kommissionen att vid behov lägga fram motsvarande lagstiftningsförslag och begär att lagstiftningsförslaget och en gemensam standard för laddningsgränssnitt för elfordon antas snabbt. Parlamentet erinrar om att det är viktigt att ha en positiv inställning till innovativa alternativa lösningar för drift av elfordon, exempelvis bränslecellsteknik.
10. Europaparlamentet välkomnar förslaget att ta fram ett bränslemärkningssystem för att ge konsumenterna lättfattlig information om vilka bränslen som passar vilka fordon.
11. Europaparlamentet anser att utvecklingen av den europeiska bilindustrin bör behålla ett stort inslag av export men också bör inrikta sig på att stimulera inhemsk efterfrågan,

genom offentliga och privata investeringar, genom rättvisa konkurrensvillkor och genom att förbättra de europeiska medborgarnas köpkraft. Parlamentet betonar att den europeiska bilindustrin måste leverera kvalitetsprodukter och vara tekniskt ledande genom innovation för att vara attraktiv för EU-medborgarna och garantera branschens konkurrenskraft på lång sikt.

12. Europaparlamentet efterlyser bättre samordning av åtgärder på efterfrågesidan avseende såväl fordon som drivmedel, inbegripet ekonomiska incitament och skattepolitik (däribland direkt ekonomiskt stöd och skatteincitament). Kommissionen uppmanas att följa riktlinjerna om ekonomiska incitament med mera bindande åtgärder för att garantera verkligt rättvisa konkurrensvillkor och bidra till branschens konkurrenskraft i hela EU. Parlamentet anser att åtgärder på efterfrågesidan, men även åtgärder som rör dagliga kostnader och villkor, bör styra konsumenterna mot säkrare och grönare fordon.
13. Europaparlamentet erinrar om att olika typer av åtgärder som främjar köp av nya och bränsleeffektiva fordon med låga utsläpp har vidtagits i olika medlemsstater. Parlamentet uppmanar utbytet av sådan god praxis. Medlemsstaterna uppmanas att överväga en innovativ skattepolitik för att få EU-medborgarna att köpa nya och miljövänliga bilar.
14. Europaparlamentet är medvetet om att den strukturella överkapaciteten i EU:s bilindustri måste angripas på ett samordnat sätt så att den långsiktiga konkurrenskraften säkras. Parlamentet betonar att varje fordonstillverkare är ansvarig för att hitta lämpliga lösningar på utmaningar, men är samtidigt medvetet om vikten av verkningsfull offentlig inblandning för att se till att de negativa samhälleliga följderna av eventuella omstruktureringar i branschen blir så små som möjligt. Parlamentet fäster särskilt stor vikt vid en långsiktig planering av strukturomvandlingen som, om kraven på arbetskraften ändras, såväl tryggar sysselsättningen genom kompetensutveckling som säkerställer den successiva övergången till nya produktionsformer och affärsmodeller. Parlamentet anser att ett europeiskt ramverk för beredskap för förändringar och för att dämpa samhällseffekterna av omstrukturering, inbegripet en rättsakt, behövs, också för att förhindra snedvridningar på den inre marknaden.
15. Europaparlamentet välkomnar Europeiska fonden för justering för globaliseringseffekter och Europeiska socialfonden och begär att de används optimalt och målinriktat vid omstruktureringar i bilindustrin, särskilt för omskolning, vidareutbildning och omflyttning av berörda arbetstagare och hjälp till berörda regioner.
16. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att, tillsammans med medlemsstaterna, vidta åtgärder för att garantera en hög konsumentskyddsnivå, transparens och säkerhet också på marknaden för begagnade bilar, och att verka för en stegvis avveckling av förorenande och mindre säkra fordon. Parlamentet lovordar rekommendationerna om krav på registrering av körsträcka vid varje provning i förordningen om trafiksäkerhetsprovning. Parlamentet anser att initiativ som det belgiska Car-Pass-systemet skulle kunna främjas genom en europeisk standard. Parlamentet konstaterar att omregistreringsförfaranden i samband med fordonsöverföringar även måste motverka gränsöverskridande bedrägerier med vägmätare.
17. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lösa problemet med vilseledande av konsumenterna genom icke representativ information om fordonens bränslekonsumtion

och miljöprestanda. Parlamentet stöder den planerade utvecklingen av en ny körtestcykel och nya provningsförfaranden, och begär att dessa införs utan dröjsmål.

18. Europaparlamentet bekräftar återigen vikten av konstruktiva, transparenta och respektfulla förbindelser mellan olika aktörer inom bilindustrin. Det gäller särskilt mellan fordonstillverkare och deras återförsäljare för att undvika obalans till den starkare partens fördel. Sådan obalans i förbindelserna kan även vara till konsumenternas nackdel.
19. Europaparlamentet erinrar om att regionala och lokala myndigheter, beroende på befogenheter, har olika verktyg för att aktivt stödja bilindustrin, särskilt för att främja elbilar genom parkeringsplatsförvaltning och ge administrativt stöd till investeringar i infrastruktur för alternativa bränslen. Parlamentet uppmuntrar utbyte och en effektiv samordning av sådan praxis på europeisk nivå. Parlamentet begär att EU-medel används på ett målinriktat och optimerat sätt, i enlighet med den berörda regionens specifika utvecklingsbehov.
20. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att satsa mer på trafiksäkerhet och lägga fram åtgärder som rör fordon, infrastruktur och körbeteende. I detta sammanhang erinrar parlamentet om sin resolution av den 3 juli 2013 där man efterlyser ett skyndsamt införande av eCall-systemet och ställer tydliga krav på dataskydd, tydliga ansvarsområden för de många aktörer som berörs, teknisk neutralitet och insyn för konsumenterna. Parlamentet erinrar dessutom om sitt krav på att eCall-systemet ska bygga på en driftskompatibel plattform med öppen åtkomst för eventuella framtida tillvalsapplikationer eller tillvalstjänster i fordonen i enlighet med integritetsnormerna för säkerhet och dataskydd, vilket ger konsumenterna fritt val och tjänsteleverantörerna fritt tillträde.
21. Europaparlamentet insisterar på att rådande säkerhetsstandarder ska skärpas, särskilt för fordon i kategori L. Dessutom måste kraven och underkörningsskyddet på lastbilar förbättras.
22. Europaparlamentet bekräftar sitt stöd för en översyn av typgodkännanderamen och ser fram emot att samarbeta med kommissionen och uppmuntra en dialog med intressenterna i samband med detta.
23. Europaparlamentet välkomnar kommissionens avsikt att utföra proportionalitetstester av de genomförandeåtgärder som har föreslagits för befintliga lagstiftningskrav. Parlamentet konstaterar att uttrycklig hänsyn har tagits till dess farhågor angående kraven på förhindrande av otillåtna förändringar och utsläpp genom avdunstning för fordon i kategori L.
24. Europaparlamentet uppmanar Europeiska kommissionen att i framtiden bättre leva upp till sin roll som ”klok” och förutseende lagstiftare för att ge industrin långsiktig planeringssäkerhet och i direkt anslutning mer öppenhet för konsumenter om nya fordonsprodukter. Parlamentet betonar att fastställandet av nya och gemensamma standarder för bilindustrin i framtiden måste bli mer förutsägbart och att de måste samordnas mer. I detta sammanhang ska produktcyklerna beaktas.
25. Europaparlamentet betonar vikten av en internationell harmonisering av regelverket för att

stödja den europeiska bilindustrins globala konkurrenskraft. Parlamentet stöder reformeringen av 1958 års överenskommelse från FN:s ekonomiska kommission för Europa och utvecklingen av ett internationellt system för helfordonstypgodkännande. Parlamentet uppmanar kommissionen att göra parlamentet mer delaktigt för att säkra politiskt stöd från globala partner och synliggöra dessa avgörande projekt.

26. Europaparlamentet beklagar talmanskonferensens beslut att stänga ute parlamentsledamöterna från diskussionerna om Cars 2020. Parlamentet konstaterar att många andra representativa organisationer och politiker från medlemsstaterna deltar i detta. Med tanke på de viktiga förslag om bilindustrins framtid som utarbetas inom ramen för Cars 2020 kräver parlamentet att talmanskonferensen ser över detta beslut. Parlamentet konstaterar att ett deltagande i policygrupper inte undergräver parlamentets oberoende, eftersom all lagstiftning som tas fram inom ramen för Cars 2020 ska bli föremål för en noggrann granskning och godkännas av parlamentet.

RESULTAT AV SLUTOMRÖSTNINGEN I UTSKOTTET

Antagande	5.9.2013
Slutomröstning: resultat	+: 26 -: 1 0: 1
Slutomröstning: närvarande ledamöter	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
Slutomröstning: närvarande suppleanter	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