



ANTAGNA TEXTER

P8_TA(2016)0280

Konkurrenskraften för de europeiska underleverantörerna inom järnvägsindustrin

Europaparlamentets resolution av den 9 juni 2016 om konkurrenskraften för de europeiska underleverantörerna inom järnvägsindustrin (2015/2887(RSP))

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens meddelande *Europa 2020: En strategi för smart och hållbar tillväxt för alla* (COM(2010)2020),
- med beaktande av kommissionens meddelande *En starkare europeisk industri för tillväxt och ekonomisk återhämtning* (COM(2012)0582),
- med beaktande av kommissionens meddelande *För en industriell renässans i Europa* (COM(2014)0014),
- med beaktande av kommissionens meddelande *Handel för alla - Mot en mer ansvarsfull handels- och investeringspolitik* (COM(2015)0497),
- med beaktande av kommissionens vitbok *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem* (COM(2011)0144),
- med beaktande av kommissionens studie *Sector Overview and Competitiveness Survey of the Railway Supply Industry* (ENTR 06/054),
- med beaktande av Europaparlamentets studie *Godstransporter på väg: varför EU:s befraktare föredrar lastbil framför tåg*,
- med beaktande av frågan till kommissionen om konkurrenskraften för de europeiska underleverantörerna inom järnvägsindustrin (O-000067/2016 – B8-0704/2016),
- med beaktande av artiklarna 128.5 och 123.2 i arbetsordningen.

Den särskilda karaktären hos de europeiska underleverantörerna inom järnvägsindustrin och deras strategiska relevans för en industriell renässans i EU

1. Europaparlamentet understryker att den europeiska sektorn för underleverantörer inom

järnvägsindustrin (nedan även kallad *järnvägsindustrin*), som omfattar tillverkning av lokomotiv och annan rullande materiel samt spår, och också elektrifiering, signal- och telekommunikationsutrustning samt underhåll och reservdelar, inbegriper ett stort antal små och medelstora företag och centrala industriledare, sysselsätter 400 000 personer, investerar 2,7 procent av sin årliga omsättning i forskning och utveckling (FoU) och står för 46 procent av världens järnvägsindustrimarknad. Parlamentet betonar att hela järnvägssektorn, inbegripet operatörer och infrastruktur, skapar mer än 1 miljon direkta och 1,2 miljoner indirekta arbetstillfällen i EU. Parlamentet påpekar att dessa siffror ger en tydlig fingervisning om sektorns betydelse för den industriella tillväxten, sysselsättningen och innovationen i unionen, liksom om dess bidrag till uppnåendet av återindustrialiseringsmålet på 20 procent.

2. Europaparlamentet framhåller särdragen i denna sektor, som i synnerhet kännetecknas av tillverkningen av utrustning med en livslängd på upp till 50 år, hög kapitalintensitet, ett avsevärt beroende av offentlig upphandling och skyldigheten att följa mycket höga säkerhetsstandarder.
3. Europaparlamentet påminner om järnvägssektorns viktiga bidrag till att lindra klimatförändringarna och bemöta andra omfattande tendenser som stadsutveckling och demografisk utveckling. Parlamentet uppmanar därför med eftertryck kommissionen att stödja målet med en trafikomställning till järnväg för såväl passagerare som gods genom konkreta politiska åtgärder och målinriktade investeringar i enlighet med vitboken om transporter från 2011. Parlamentet understryker att en omställning till järnväg och andra typer av hållbar, energieffektiv och elektrifierad transport i linje med resultaten från COP 21 och EU:s klimat- och energimål för 2030 är nödvändigt för att uppnå den utfasning av fossila bränslen ur transportsektorn som eftersträvas. Mot denna bakgrund uppmanar parlamentet kommissionen att dra nytta av det kommande meddelandet om utfasning av fossila bränslen ur transportsektorn i syfte att föreslå nya åtgärder till stöd för utveckling av energieffektiv teknik för järnvägsindustrin.
4. Europaparlamentet påpekar att underleverantörerna inom järnvägsindustrin på grund av sin ställning som globala marknadsledare inom teknik och innovation spelar en nyckelroll för att uppnå kommissionens industrialiseringsmål på 20 procent.
5. Europaparlamentet noterar att den europeiska sektorn för underleverantörer inom järnvägsindustrin kan dra fördel av på ett antal positiva faktorer eftersom detta transportsätt utöver sin goda miljöprestanda dessutom har en stor marknad och kapacitet att underlätta masstransporter. Parlamentet noterar dock att sektorn nu står inför en tredubbel konkurrens: intermodal, internationell och ibland även företagsintern.

Upprätthållande av det globala ledarskapet för de europeiska underleverantörerna inom järnvägsindustrin

6. Europaparlamentet påpekar att den årliga tillväxttakten på de tillgängliga internationella marknaderna för underleverantörer inom järnvägsindustrin förväntas uppgå till 2,8 procent till 2019. Parlamentet understryker att tredjeländer har ställt upp flera hinder som diskriminerar de europeiska underleverantörerna, medan EU i stor utsträckning är öppet för konkurrens från tredjeländer. Parlamentet betonar att konkurrenterna från tredjeländer, särskilt Kina, expanderar snabbt och aggressivt till EU och andra världsregioner, ofta med starkt politiskt och finansiellt stöd från sina ursprungsländer (t.ex. generösa lån som inte omfattas av OECD:s regler). Parlamentet betonar att sådan

praxis kan utgöra illojal konkurrens som hotar arbetstillfällena i EU. Därför poängterar parlamentet vikten av rättvisa och jämlika villkor inom den internationella konkurrensen samt ömsesidigt marknadsstillträde i syfte att skydda arbetstillfällena och EU:s industriella know-how.

7. Europaparlamentet betonar att många företag i EU, särskilt små och medelstora företag, tycker att det är svårt och kostnadskrävande att bedriva gränsöverskridande verksamhet till och med inom den europeiska järnvägsmarknaden, för att den både administrativt och tekniskt är så fragmenterad. Parlamentet anser att uppnående av målet att inrätta en gemensam europeisk järnvägssektor blir avgörande för att den europeiska järnvägsindustrins internationella dominans ska bibehållas.

En förnyad innovationsdagordning för Europas järnvägsindustri

8. Europaparlamentet konstaterar att underleverantörerna inom järnvägsindustrin är centrala för den europeiska konkurrens- och innovationskraften. Parlamentet begär eftertryckligen att det ska vidtas åtgärder för att Europa ska behålla ett tekniskt och innovativt försprång inom denna sektor.
9. Europaparlamentet välkomnar dels beslutet att bilda det gemensamma företaget Shift2Rail (S2R), dels de första förslagsinfordringar som nyligen gjorts. Parlamentet vill att all FoU-verksamhet med anknytning till Shift2Rail ska genomföras raskt och i god tid, utan dröjsmål. Parlamentet kritiserar att små och medelstora företags deltagande i Shift2Rail är lågt, vilket delvis beror på att styrmedlet är mycket kostsamt och komplicerat. Styrelsen uppmanas med eftertryck att analysera hur man kan utöka små och medelstora företags deltagande i den andra ansökningsomgången för anknutna medlemmar samt överväga särskilda ansökningar för små och medelstora företag. Kommissionen uppmanas att se till att förordningens bestämmelser om balanserat deltagande för små och medelstora företag och regionala enheter respekteras.
10. Europaparlamentet betonar att innovationskapacitet, investeringar i FoU, minskad marknadsfragmentering samt bildande av kluster är nödvändiga grunder för att bevara den internationella konkurrensförmågan hos de europeiska underleverantörerna inom järnvägsindustrin.
11. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att till fullo mobilisera EU:s olika finansieringsinstrument, undersöka och utnyttja ytterligare källor för finansiering av Shift2Rail och söka efter samverkans effekter mellan olika EU-fonder och med privata investeringar. I detta sammanhang uppmanas kommissionen att utnyttja ytterligare EU-finansieringsinstrument för järnvägsteknik utanför Shift2Rail (t.ex. ansökningar om forskningsförslag avseende järnvägsnätet i Horisont 2020 utanför Shift2Rail, InnovFin, CEF, strukturfonderna, Efsi), bland annat via en pilotordning för Shift2Rail där EU-finansiering kan jämkas samman med strukturfondsmedel och unionens andra innovationsfonder.
12. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att samarbeta med sektorn för att säkerställa optimalt utnyttjande av de europeiska struktur- och investeringsfonderna, särskilt Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf), för att stödja regionala FoU-projekt som avser järnvägsindustrin. Kommissionen uppmanas även att fokusera på framtiden för underleverantörerna inom järnvägsindustrin efter 2020.

13. Europaparlamentet betonar att kluster är ett viktigt verktyg för att samla relevanta intressenter på lokal och regional nivå, däribland myndigheter, högskolor, forskningsinstitut, järnvägsindustrins underleverantörer, arbetsmarknadens parter och andra trafikbranscher. Parlamentet uppmanar kommissionen att utarbeta en klusterstrategi för tillväxt till december 2016. Kommissionen och medlemsstaterna uppmanas att utöka sitt stöd för nyskapande projekt som utvecklas av kluster inom järnvägsindustrin och andra relaterade initiativ som samlar små och medelstora företag, större företag och forskningsinstitut på lokal, regional, nationell och europeisk nivå. Parlamentet påpekar att det kommer att krävas offentlig finansiering för klusterbildningar och noterar i detta sammanhang de möjligheter som de nya medlen för finansiering (Efsi etc.) erbjuder.
14. Europaparlamentet anser att kommissionen bör överväga att på EU-nivå inrätta ett forum som skulle samla etablerade företag, nystartade företag och avknoppningsföretag som har innovativa idéer för järnvägssektorn, särskilt i fråga om digitalisering, i syfte att utbyta bästa praxis och underlätta partnerskap. Parlamentet anser att kommissionen bör överväga olika möjligheter att sporra samarbetet mellan stora företag och små och medelstora företag i forskningsprojekt som är relevanta för underleverantörerna inom järnvägsindustrin.
15. Europaparlamentet anser att forskningsverksamheten för det första bör fokusera på digitalisering för att effektivisera järnvägarna och minska driftskostnaderna (t.ex. automatisering, sensorer, övervakningsredskap, driftskompatibilitet, exempelvis genom ERTMS/ETCS, användning av rymdteknik, bland annat i samarbete med ESA, samt utnyttjande av stordata och it-säkerhet). För det andra behövs det också en fokusering på ökad resurs- och energieffektivitet, till exempel genom lätta material och alternativa bränslen. Parlamentet anser att forskningsverksamheten för det tredje bör fokusera på framsteg som gör järnvägstransporterna mer attraktiva och accepterade (till exempel bättre tillförlitlighet, bullerminskningar, sömlösa intermodala transporter och integrerad biljettförsäljning). Parlamentet understryker att innovationssatsningar inte får bortse från infrastrukturen, som är en viktig del av järnvägarnas konkurrenskraft.
16. Europaparlamentet efterlyser snabbt genomförande av ett integrerat system för e-biljetter, samordnat med andra transportsätt och andra potentiella tjänster som tillhandahålls av operatörer vilka erbjuder en enda biljett.
17. Europaparlamentet uppmärksammar det akuta behovet av att på den inre marknaden producera moderna järnvägar, spårvägar och andra spår, tillsammans med den tillhörande utrustning som behövs.
18. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att säkerställa skydd av de immateriella rättigheterna för europeiska underleverantörer inom järnvägsindustrin internationellt – i enlighet med rekommendationerna i parlamentets resolution av den 9 juni 2015 om strategin för skydd och säkerställande av immateriella rättigheter i tredjeländer¹.

Uppnående av rätt kompetens för framtidssäkrade underleverantörer inom järnvägsindustrin

19. Europaparlamentet efterlyser en europeisk utbildningsstrategi som samlar

¹ Antagna texter, P8_TA(2015)0219.

underleverantörer inom järnvägsindustrin, forskningsinstitut och arbetsmarknadsparterna så att de tillsammans kan undersöka vilken kompetens som krävs för en hållbar och innovativ industri på detta område. I detta sammanhang anser parlamentet att man borde inleda en genomförbarhetsstudie om ett eventuellt branschspecifikt europeiskt kompetensråd för järnvägsindustrin. Parlamentet uppmanar de berörda medlemsstaterna och regionala organen att inrätta en ram för fortsatt utbildning, antingen i form av en individuell rätt till utbildning som säkerställer att deras tillgång till kompetens anpassas till den ökande efterfrågan inom branschen och kan anpassas till en ny marknad, eller – i fråga om uppsägningar – kan överföras till någon annan industrigren.

20. Europaparlamentet påpekar att det på grund av den åldrande arbetskraften råder brist på kvalificerad personal hos underleverantörerna inom järnvägsindustrin. Parlamentet välkomnar därför alla insatser för att främja livslångt lärande och tekniskt kunnande. Parlamentet efterlyser en kampanj för att öka synligheten för underleverantörer inom järnvägsindustrin och göra industrin mer attraktiv för unga ingenjörer (t.ex. genom ESF-finansiering). Parlamentet framhåller att antalet anställda kvinnor inom denna sektor är särskilt lågt, och att en kampanj därför bör fästa särskild uppmärksamhet vid att ta itu med denna obalans. Kommissionen uppmanas att stärka den sociala dialogen i syfte att underlätta social innovation och främja högkvalitativ långsiktig sysselsättning för att bidra till sektorns attraktionskraft för kvalificerad personal.
21. Europaparlamentet anser att tillhandahållandet av lämpliga kunskaper är en nödvändig investering för att på lång sikt bevara det globala ledarskapet inom teknologi och innovationskraften hos de europeiska underleverantörerna inom järnvägsindustrin.

Stöd till små och medelstora företag

22. Europaparlamentet anser att tillgången till finansiering är en av de största utmaningarna för små och medelstora underleverantörer inom järnvägsindustrin. Parlamentet understryker det mervärde som Cosme och strukturfonderna erbjuder för att hjälpa små och medelstora företag att få tillgång till finansiering, bland annat i form av villkoren för garantier och aktier, och betonar att dessa styrmedel behöver främjas ytterligare. Parlamentet ser positivt på att det inom Efsi läggs fokus på små och medelstora företag och midcap-företag, men betonar att fonden nu måste uppfylla sitt åtagande och att alternativa finansieringskällor likaledes bör utforskas. Parlamentet välkomnar instrumentet för små och medelstora företag inom Horisont 2020, men framhåller problemet med överteckning och den låga framgångsgraden. Kommissionen uppmanas att ta itu med detta problem under halvtidsöversynen av Horisont 2020. Parlamentet uppmanar kommissionen att främja bättre utnyttjande av EU:s finansiella instrument och fonder som är tillgängliga för små och medelstora företag.
23. Europaparlamentet framhåller att små och medelstora företag bland underleverantörerna inom järnvägsindustrin ofta är beroende av ett enda företag. Parlamentet understryker att små och medelstora företag avstår från att expandera till följd av resursbrist och de ökade risker som gränsöverskridande verksamhet medför. Kommissionen uppmanas att utveckla järnvägssektorsgrupper inom ramen för *Enterprise Europe Network*, som skulle kunna ge råd till och utbilda de små och medelstora företagen bland järnvägsindustrins underleverantörer om olika program för innovationsfinansiering, bidrag, internationalisering och hur man hittar och vänder sig till potentiella affärspartner och partner med vilka man kan ansöka om EU-finansierade gemensamma

forskningsprojekt.

24. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att vidareutveckla de befintliga stödprogrammen för internationalisering av små och medelstora företag och öka deras synlighet bland europeiska små och medelstora företag som hör till järnvägsindustrins underleverantörer för att skapa samverkans effekter mellan olika EU-fonder. Kommissionen uppmanas att vidareutveckla utbildningsprogram om tillgång till särskilda utländska marknader och informera ingående om sådana program till små och medelstora företag som hör till järnvägsindustrins underleverantörer.
25. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att överväga alla möjligheter att stödja små och medelstora företag inom järnvägsindustrin, bland annat inom ramen för en eventuell riktad översyn av ”Small Business Act”, där särskild tonvikt bör läggas vid behoven inom industriella undersektorer såsom underleverantörerna inom järnvägsindustrin, där det är särskilt viktigt att små och medelstora företag som erbjuder ett högt mervärde görs delaktiga.
26. Europaparlamentet är oroat över de långsamma utbetalningarna till de små och medelstora företag som är järnvägsindustrins underleverantörer. Parlamentet uppmanar kommissionen att se till att direktivet om sena betalningar (2011/7/EU) genomförs korrekt.

En bättre europeisk marknadsmiljö för leverantörer och ökad efterfrågan på hållbara järnvägsprodukter

27. Europaparlamentet välkomnar antagandet av det fjärde järnvägspaketets tekniska pelare och vill att det genomförs snabbt, eftersom pelaren är central för förverkligandet av en reell inre marknad för järnvägsprodukter. Parlamentet framhåller att ökad driftskompatibilitet och en starkare ställning för Europeiska järnvägsbyrån kommer att underlätta harmoniseringen av nätverket och därför kan medföra sänkta kostnader för utvecklingen och godkännandet av rullande materiel samt markbaserad ERTMS-utrustning. Parlamentet påpekar att Europeiska järnvägsbyrån måste förses med tillräckliga mänskliga och finansiella resurser för att byrån ska kunna utföra sina nya, bredare uppgifter. Parlamentet anser att det fjärde järnvägspaketets politiska pelare kommer att avgöra transportoperatörernas och, mer allmänt, uppdragsgivarnas konkurrenskraft.
28. Europaparlamentet betonar behovet av ett fullständigt, effektivt och enhetligt genomförande av förordningen om ett järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik, som är till fördel för både passagerare och industrin.
29. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att omvärdera marknadsdefinitionerna och EU:s nuvarande konkurrensregler i syfte att beakta utvecklingen på den internationella järnvägsindustrimarknaden. Kommissionen uppmanas att fastställa hur dessa definitioner och regler bör uppdateras för att ta itu med fusioneringsproblemen på den internationella marknaden, som fusionen mellan CNR och CSR, och göra det möjligt för de europeiska underleverantörerna inom järnvägsindustrin att ingå strategiska partnerskap och allianser.
30. Europaparlamentet efterlyser ytterligare europeisk standardisering inom järnvägssektorn tillsammans med intressenterna (däribland den europeiska järnvägsindustrins

underleverantörer) under ledning av CEN/CENELEC. Det är parlamentets förhoppning att det nya gemensamma initiativet om standardisering som kommissionen föreslagit kommer att spela en nyckelroll i detta avseende. Parlamentet framhåller vikten av att engagera fler små och medelstora företag i europeisk standardisering.

31. Europaparlamentet begär att direktiven från 2014 om offentlig upphandling i EU genomförs snarast. Parlamentet påminner medlemsstaterna och kommissionen om att dessa direktiv ålägger de upphandlande myndigheterna att basera sina upphandlingsbeslut på principen om det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet, samtidigt som man fokuserar på livscykelkostnader samt miljömässigt och socialt hållbara produkter och därmed bidrar till att förhindra lönedumpning och social dumpning, och eventuellt till att stärka den regionala ekonomiska strukturen. Kommissionen och medlemsstaterna uppmanas att generellt främja en analys av samtliga livscykelkostnader som standardpraxis i samband med långsiktiga investeringar, bidra med råd till upphandlande myndigheter samt övervaka tillämpningen av denna. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att påminna upphandlande myndigheter om att det i en bestämmelse i den europeiska reviderade ramen för offentlig upphandling anges att anbud får förkastas om mer än 50 procent av det totala värdet realiserats utanför EU (artikel 85 i direktiv 2014/25/EU).
32. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att övervaka icke-europeiska järnvägsinvesteringar som genomförs i EU:s medlemsstater och se till att de europeiska reglerna om offentlig upphandling, t.ex. bestämmelserna om ovanligt låga anbud och illojal konkurrens, efterlevs. Parlamentet uppmanar kommissionen att undersöka potentiella icke-europeiska sökande som lägger anbud i EU samtidigt som de tar emot statliga subventioner från tredjeländer.

Främja investeringar i järnvägsprojekt

33. Europaparlamentet förväntar sig att EU:s befintliga finansieringsinstrument (t.ex. CEF, strukturfonderna) används till fullo, så att efterfrågan på järnvägsprojekt stimuleras (medräknat EU:s instrument för finansiering av investeringar utanför unionen, t.ex. instrumentet för stöd inför anslutningen och det europeiska granskapsinstrumentet). Parlamentet framhåller vikten av ett framgångsrikt genomförande av Efsi såsom ett verktyg för att kanalisera privat kapital till järnvägssektorn, och vill att man ytterligare utreder hur privata investeringar kan användas i järnvägsprojekt. Parlamentet anser att offentliga utvecklingsbanker kan spela en viktig roll på nationell nivå och EU-nivå genom att stödja underleverantörerna inom järnvägsindustrin. Parlamentet uppmanar kommissionen att arbeta med de multilaterala utvecklingsbankerna för att bistå myndigheter och privata organ att överallt i världen investera till förmån för den mest hållbara och energieffektiva järnvägsutrustningen. Kommissionen och EIB uppmanas att intensifiera sitt rådgivande stöd till järnvägsprojekt genom det nya europeiska rådgivningscentrumet inom Efsi för att hjälpa dem att attrahera investeringar. Parlamentet är av den uppfattningen att Europas järnvägssektor även fortsättningsvis kommer att vara kraftigt beroende av offentliga investeringar. Parlamentet riktar därför en kraftfull uppmaning till medlemsstaterna och myndigheterna att göra omfattande investeringar i sina järnvägssystem både på huvudrutter och i städer, och i förekommande fall öka utnyttjandet av sammanhållningsmedel för järnvägsprojekt. Parlamentet vill dock med hänsyn till detta beroende och påfrestningarna på de offentliga finanserna i många medlemsstater att alla till buds stående medel, antingen rättsliga eller budgetmässiga,

ska användas för att mobilisera privat kapital till järnvägsindustrin.

34. Europaparlamentet påpekar att komplexiteten inom järnvägssektorn gör det svårt för långivare att förstå riskerna och därmed att låna ut pengar billigt. Parlamentet uppmanar kommissionen att utveckla ett finansforum för järnvägsindustrins underleverantörer, i syfte att öka engagemanget och kunskapsutbytet bland dessa underleverantörer med finanssektorn, vilket kan öka bankernas förståelse för sektorn, och därmed även för riskerna, samt minska kostnaderna för finansiering.
35. Europaparlamentet framhåller att befintlig järnvägsutrustning bör underhållas och moderniseras. Kommissionen och medlemsstaterna uppmanas att i högre grad uppmuntra ersättning av uttjänt utrustning med moderna och hållbara produkter.
36. Europaparlamentet välkomnar EU:s stöd till plattformen *Urban Mobility Observatory* (Eltis) i syfte att möjliggöra utbyte av bästa praxis i fråga om urbana system i storstadsområden. Parlamentet uppmanar kommissionen att öka utbytet av bästa praxis avseende olika finansieringsalternativ för hållbara stadstrafiksystem och att främja dem via sin framtida europeiska plattform för planering av hållbar rörlighet i städerna.
37. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att i samarbete med Europeiska järnvägsbyrån vidareutveckla en harmoniserad tillämpning av ERTMS i EU och främja systemet utanför unionen.
38. Europaparlamentet välkomnar insatserna för att öka användningen av tjänster och applikationer från Galileo och Egnos inom järnvägssektorn. Parlamentet framhåller i detta sammanhang den roll som Europeiska byrån för GNSS spelar och dess framgångsrika förvaltning av projekten inom det sjunde ramprogrammet och Horisont 2020-programmet.

Stärka den internationella konkurrenskraften för underleverantörerna inom järnvägsindustrin

39. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att sörja för att framtida handelsavtal (medräknat de pågående förhandlingarna med Japan, Kina och Förenta staterna) och översynerna av befintliga handelsavtal omfattar specifika bestämmelser som avsevärt förbättrar marknadstillträdet för den europeiska järnvägsindustrins underleverantörer, särskilt i samband med offentlig upphandling, bland annat genom att åtgärda problemet med ökade lokaliseringkrav samt säkerställa ömsesidigt tillträde till utländska marknader för dessa underleverantörer. Parlamentet uppmanar kommissionen att säkerställa lika villkor för marknadsaktörer inom och utanför Europa.
40. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att sörja för bättre samstämmighet mellan EU:s handelspolitik och industripolitik, så att den europeiska industrins behov beaktas och så att den nya generationen handelsavtal inte leder till ytterligare utlokaliseringar och avindustrialisering i EU.
41. Europaparlamentet uppmanar med eftertryck kommissionen att arbeta beslutsamt för att upphäva de viktigaste icke-tariffära handelshindren som försvårar den europeiska järnvägsindustrins tillträde till utländska marknader, särskilt investeringshinder (i synnerhet skyldigheterna för samriskföretag), samt diskrimineringen och avsaknaden av insyn inom offentlig upphandling (i synnerhet ökande krav på lokalt innehåll).

42. Europaparlamentet framhåller den betydelse och de konsekvenser som förhandlingarna om det ”internationella instrumentet för offentlig upphandling” och översynen av förordningarna om handelspolitiska skyddsåtgärder har för de europeiska underleverantörerna inom järnvägsindustrin. Rådet och kommissionen uppmanas att beakta detta och samarbeta nära med parlamentet för att uppnå en snabb överenskommelse om dessa styrmedel. Parlamentet uppmanar kommissionen att beakta de effekter som erkännandet av marknadsekonomisk status för statsdrivna eller andra icke-marknadsbaserade ekonomier kan ha på de handelspolitiska skyddsåtgärdernas funktionssätt och konkurrenskraften för de europeiska underleverantörerna inom järnvägsindustrin.
43. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att utveckla en enhetlig handelsstrategi för EU som säkerställer efterlevnad av ömsesidighetsprincipen, särskilt i förbindelserna med Japan, Kina och Förenta staterna, och som stödjer ökad internationalisering av denna sektor, särskilt bland små och medelstora företag, bland annat genom att främja europeiska standarder och europeisk teknik på internationell nivå – till exempel ERTMS – samt genom att undersöka hur de immateriella rättigheterna för europeiska underleverantörer inom järnvägsindustrin bättre kan skyddas (t.ex. genom ökat främjande av helpdesken för immaterialrättigheter).
44. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att bidra till att avskaffa alla tariffära och icke-tariffära hinder, förenkla handelsförfaranden för små och medelstora företag som är underleverantörer inom järnvägsindustrin samt säkerställa att all restriktiv handelspraxis på marknaderna i tredjeländer avskaffas stegvis. Parlamentet uppmanar kommissionen att vidta åtgärder för att underlätta utfärdandet av arbetsviseringar för anställda i europeiska små och medelstora företag som är tillfälligt utstationerade i tredjeländer samt att begränsa antalet ekonomiska transaktioner som små och medelstora företag ska genomföra.
45. Europaparlamentet understryker att vissa tredjeländer för närvarande skapar oacceptabla handelssnedvridningar genom att på ett överdrivet sätt stödja sina egna exportörer genom finansieringsvillkor som potentiella kunder ges tillgång till. Parlamentet uppmanar i detta avseende kommissionen att övertyga den kinesiska regeringen att ansluta sig till OECD:s överenskommelse om offentligt understödda exportkrediter och dess särskilda kapitel om järnvägsinfrastruktur. Samtidigt uppmanas kommissionen att intensifiera sitt arbete med nya globala riktlinjer för exportkrediter inom ramen för den internationella arbetsgruppen för exportkrediter.

Bättre strategiskt politiskt stöd till sektorn

46. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att offentliggöra ett meddelande om en enhetlig strategi för EU:s industripolitik i syfte att återindustrialisera Europa utgående från bland annat hållbarhet samt energi- och resurseffektivitet. Kommissionen uppmanas att i det dokumentet redogöra för sin strategi för viktiga industrisektorer, bland annat för underleverantörer inom järnvägsindustrin. Parlamentet anser att det är viktigt att inbegripa idéer om hur man ska upprätthålla en hög nivå av vertikal tillverkning inom EU.
47. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att anordna en industriell högnivådialog om denna sektor, med deltagande av de relevanta kommissionsledamöterna, ledamöter av Europaparlamentet, rådet, medlemsstaterna, järnvägsindustrin, fackföreningar,

forskningsinstitutioner, Europeiska järnvägsbyrån och Europeiska standardiseringsorganisationer. Parlamentet framhåller att en regelbunden industridialog mellan underleverantörer skulle möjliggöra en strukturerad diskussion på unionsnivå om de övergripande utmaningarna för sektorn och EU-politikens inverkan på dess konkurrenskraft.

48. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att se till att den politik som påverkar konkurrenskraften för underleverantörer inom EU:s järnvägsindustri är resultatet av effektiv kommunikation och samordning mellan förvaltningarna av de olika berörda politikområdena.
49. Enligt Europaparlamentets mening krävs det politiskt stöd från rådet för att stärka och utveckla underleverantörerna inom den europeiska järnvägsindustrin. Därför uppmanar parlamentet rådet (konkurrenskraft) att konkret ta med denna bransch på sin dagordning.

o

o o

50. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet och kommissionen.