



EUROPÄISCHES PARLAMENT

2009 – 2014

---

*Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr*

---

**2013/2062(INI)**

18.10.2013

# **STELLUNGNAHME**

des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr

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: Oldřich Vlasák

PA\_NonLeg

## VORSCHLÄGE

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

1. begrüßt den Aktionsplan CARS 2020 für eine wettbewerbsfähige und nachhaltige Automobilindustrie und unterstützt seine vier Säulen;
2. betont, wie wichtig es ist, die Produktionsstrukturen in Europa aufrechtzuerhalten und auszubauen, sowohl um einen angemessenen Lebensstandard für die EU-Bürger sicherzustellen als auch um die EU-Industrie im Hinblick auf wirtschaftliches Wachstum und wirtschaftliche Erholung zu stärken;
3. fordert die Kommission angesichts der neuesten Absatzzahlen auf, in Bezug auf Rechtsvorschriften, die Auswirkungen auf die Automobilindustrie haben, von Innovation und Forschung über Markterholung und Beschäftigungswachstum bis hin zu Sicherheits- und Umweltnormen, einen kohärenteren Ansatz zu verfolgen;
4. fordert die Kommission angesichts der neuesten von ihr vorgelegten Absatzzahlen – denen zufolge der Markt drei Mal geschrumpft ist und die aufzeigen, dass der Verkauf von Leichtfahrzeugen in der EU zwischen Dezember 2006 und Dezember 2012 von beinahe 17 Millionen auf unter 12 Millionen zurückgegangen ist – auf, ihre breit angelegten und teilweise widersprüchlichen Ziele zu überprüfen, um sich primär auf die Markterholung und das Beschäftigungswachstum zu konzentrieren;
5. ist der Ansicht, dass die Regeln für Wettbewerb und Staatshilfen nicht zu einem Mangel an Wettbewerbsfähigkeit für die europäische Automobilbranche führen dürfen; fordert die Kommission auf, die Pläne für die Umstrukturierung, die Hilfe und die Annäherung zwischen Herstellern der Branche durch einen Vergleich mit den Plänen von Drittländern zu beurteilen, um einen Wiederaufschwung von Wachstum und Beschäftigung in dieser Branche in Europa anzustoßen;
6. unterstützt die Entwicklung und Modernisierung einer nachhaltigen und effizienten Verkehrsinfrastruktur, weil dadurch der Markt sowie das Wirtschafts- und Beschäftigungswachstum angeregt werden könnten und ein Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr geleistet werden könnte;
7. betont die Bedeutung eines ehrgeizigen Rahmens für Forschung und Innovation mit einem Schwerpunkt auf der Wettbewerbsfähigkeit der EU auf weltweiter Ebene, durch den beispielsweise die Verbreitung von Anwendungen für verbundene Fahrzeuge oder Telematik gefördert wird;
8. ist der Ansicht, dass die Sicherheit auf den Straßen der EU deutlich verbessert werden muss; schätzt in diesem Zusammenhang die Priorisierung fahrzeuginterner Technologien, durch die das Fahrverhalten und die Durchsetzung der Straßenverkehrsvorschriften unterstützt werden, beispielsweise Geräte zur intelligenten Geschwindigkeitskontrolle;

9. begrüßt die Strategie der Kommission für die Einführung alternativer Kraftstoffe und den Aufbau einer Infrastruktur zum Aufladen bzw. Betanken von sauberen Fahrzeugen;
10. betont das Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit und Leistung der europäischen Automobilhersteller insbesondere in Bezug auf den wachsenden Bedarf an innovativen Lösungen in der Automobilwirtschaft zu stärken; betont außerdem, dass im Zusammenhang mit dem weltweiten Wettbewerb die Investitionen in Forschung und Innovation zum Wachstum und zur Schaffung von hoch qualifizierten Arbeitsplätzen in der europäischen Automobilbranche beitragen werden;
11. bekräftigt, dass die Automobilindustrie als eine der wesentlichen Triebkräfte für die Wettbewerbsfähigkeit und das Wirtschaftswachstum Europas wirken muss, und weist darauf hin, dass sie aus Sicht der Industrie einen der Hauptvorteile der EU darstellt, da sie auf zahlreichen Weltmärkten eine führende Rolle einnimmt;
12. weist erneut darauf hin, dass der Grundsatz der Technologieneutralität bei der Wahl von Standards unbedingt eingehalten werden muss, um die Investitionen der Vorreiter zu schützen und so Innovationen in dieser Branche zu fördern;
13. verweist darauf, dass Forschung und Innovation in der Automobilbranche wesentliche technologische Fortschritte ermöglichen müssen, die dazu beitragen, die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union zu fördern und ihre Vorrangstellung auf dem Weltmarkt zu bewahren, und dass dies entscheidend zu den Zielen eines intelligenten, nachhaltigen und integrativen Wachstums beitragen wird, die in der Strategie „Europa 2020“ festgelegt wurden;
14. verweist darauf, dass die Beschäftigten der Automobilbranche in Krisenzeiten die ersten Opfer sind; betont, dass ihre Weiterbildung unbedingt verbessert werden muss, um die Entwicklungen der Branche vorwegzunehmen und um ihre Kompetenzen und ihr Fachwissen gegebenenfalls in anderen Branchen einsetzen zu können;
15. weist darauf hin, dass verbindliche Emissionsziele nicht vor 2017 festgelegt werden sollten, weil die Folgenabschätzung noch nicht vollständig ausgewertet wurde; fordert die Kommission auf, nicht länger durch Rechtsvorschriften zu regeln, wie Emissionsziele und andere Teilziele erreicht werden sollen, damit die Produktvielfalt und die private Forschungsaktivität nicht eingeschränkt werden; fordert daher, die Überarbeitung der Richtlinie 96/53/EG zu höchstzulässigen Abmessungen und Gewichten von Straßenfahrzeugen mit einschlägigen Parteien, darunter Vertretern von Automobilherstellern, abzustimmen;
16. betont, dass grundlegende Forschungsarbeiten in Bezug auf die Entwicklung von Technologien für mobile Energiespeicherung sowie in Bezug auf neue Optionen für die Erzeugung von Biokraftstoffen benötigt werden;
17. betont, dass es im Bereich der Ökoeffizienz ein gewaltiges Verbesserungspotenzial gibt, was durch Informations- und Kommunikationstechnologien gestützt wird;
18. schlägt erstens vor, die Werkzeuge der Europäischen Investitionsbank (EIB) auf die Entwicklung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und die Umstrukturierung der

Produktion auszuweiten; schlägt zweitens vor, schwerpunktmäßig in alternative Antriebstechnologien und in eine flächendeckende Infrastruktur für die Betankung von Elektro- und Gasfahrzeugen zu investieren; schlägt drittens vor, einheitliche technische Standards auf dem Markt für Elektrofahrzeuge festzulegen und auf eine weltweite Harmonisierung von technischen Normen im Bereich der Ladeinfrastruktur von Elektrofahrzeugen hinzuwirken;

19. schlägt vor, die Werkzeuge der EIB auf die Entwicklung einer nachhaltigeren und wettbewerbsfähigeren europäischen Automobilindustrie und den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe auszuweiten;
20. bekräftigt die Notwendigkeit, die Rolle und die Aufgaben der EIB bei der Finanzierung neuer Industrieprojekte, insbesondere im Bereich der großen Verkehrsinfrastrukturen und der Infrastruktur für alternative Kraftstoffen, zu stärken;
21. weist darauf hin, dass laut der Studie des Referats Bewertung wissenschaftlicher und technologischer Optionen (STOA) mit dem Titel „Eco-efficient transport“ (ökoeffiziente Verkehrssysteme) die Verwirklichung eines ökoeffizienten Verkehrssystems durch eine Reihe von nichttechnischen Hindernissen im Zusammenhang mit der Finanzierung, Planung, Umsetzung sowie den erhöhten Kosten alternativer Antriebstechnologien beeinträchtigt wird;
22. fordert die Kommission auf, dafür zu sorgen, dass die Fortschritte bei der Umsetzung des Aktionsplans von der Hochrangigen Gruppe überwacht werden, und insbesondere dafür zu sorgen, dass alle auf EU-Ebene verfügbaren Haushaltsinstrumente zur Wiederbelebung der Automobilbranche effektiv genutzt werden;
23. fordert die Kommission auf, unverzüglich einen klaren und konkreten Fahrplan für einen festgelegten Zeitraum für die Umsetzung des Aktionsplans auszuarbeiten, wobei in einen solchen Fahrplan Folgendes aufgenommen werden sollte:
  - die sofortige Einführung einer Ex-Ante-Folgenabschätzung zu den vorgeschlagenen Rechtsvorschriften sowie einer Ex-Post-Beurteilung zu den angenommenen Rechtsvorschriften sowie zum Mangel oder zur unzureichenden Umsetzung angenommener Rechtsvorschriften, einschließlich der Rechtsvorschriften zu CO<sub>2</sub>- und Lärmemissionen, um die Prüfung der Verträglichkeit mit der Wettbewerbsfähigkeit sicherzustellen;
  - eine Studie zu den kumulativen Auswirkungen der einschlägigen EU-Rechtsvorschriften auf die Automobilindustrie und den Preis eines durchschnittlichen Fahrzeugs, weil die vorgeschlagenen Maßnahmen zu einer Preiserhöhung um mehrere Tausend Euro für den Kunden führen können; bei dieser Studie sollten auch die Reduzierung von CO<sub>2</sub>- und Lärmemissionen sowie die Kostensenkungen für einen durchschnittlichen Fahrer durch die Ausnutzung des geringeren Kraftstoffverbrauchs berücksichtigt werden;
  - die sofortige Einrichtung einer Hochrangigen Gruppe CARS 2020, die als beratendes Gremium mit einer aktiven Rolle bei der Umsetzung des Aktionsplans fungiert;

24. betont, dass mehrere Mitgliedstaaten unterstützende Maßnahmen wie eine beschleunigte steuerliche Absetzbarkeit oder Mehrwertsteuerabzug für Unternehmen sowie umweltgerechte Fahrzeuge ergriffen haben;
25. fordert die Kommission auf, den europäischen Rahmen zur Bewältigung einer sozial verträglichen Umstrukturierung zu berücksichtigen, wie vom Europäischen Parlament in seiner Entschließung vom 15. Januar 2013 mit Empfehlungen an die Kommission zu „Unterrichtung und Anhörung von Arbeitnehmern, Antizipation und Management von Umstrukturierungen“<sup>1</sup>, gefordert, wodurch die Antizipation des Wandels und der soziale Dialog verbessert werden und Arbeitnehmer während des gesamten Prozesses unterrichtet und angehört werden;
26. stellt fest, dass die Unterstützung von Ausbildungseinrichtungen von Unternehmen – insbesondere zur Lehrlingsausbildung – zur benötigten Qualifikation von Humankapital beitragen könnte;
27. weist die Kommission erneut darauf hin, dass dieser Aktionsplan mit ausreichenden Mitteln ausgestattet werden sollte, um die Automobilindustrie bei ihren Forschungs- und Innovationstätigkeiten und der Schaffung neuer qualifizierter Arbeitsplätze zu unterstützen.

---

<sup>1</sup> Angenommene Texte, P7\_TA(2013)0005.

## ERGEBNIS DER SCHLUSSABSTIMMUNG IM AUSSCHUSS

<b>Datum der Annahme</b>	17.9.2013
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+:               24 -:                5 0:               13
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Giommara Uggias, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zile
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter</b>	Spyros Danellis, Markus Ferber, Eider Gardiazábal Rubial, Nathalie Griesbeck, Geoffrey Van Orden