



EVROPSKI PARLAMENT

2009 - 2014

---

*Odbor za promet in turizem*

---

**2013/2062(INI)**

18.10.2013

## **MNENJE**

Odbora za promet in turizem

za Odbor za industrijo, raziskave in energetiko

o akcijskem načrtu CARS 2020: za konkurenčno in trajnostno avtomobilsko industrijo v Evropi

(2013/2062(INI))

Pripravljaivec mnenja: Oldřich Vlasák

PA\_NonLeg

## POBUDE

Odbor za promet in turizem poziva Odbor za industrijo, raziskave in energetiko kot pristojni odbor, da v svoj predlog resolucije vključi naslednje pobude:

1. pozdravlja akcijski načrt CARS 2020 za konkurenčno in trajnostno avtomobilsko industrijo ter izraža podporo njegovim štirim stebrom;
2. poudarja pomen ohranitve in krepitev proizvodne baze v Evropi, da bi ohranili dostojen življenjski standard za državljane in utrdili industrijo ter tako dosegli gospodarsko rast in okrevanje;
3. glede na najnovejše podatke o prodaji poziva Komisijo k bolj skladnemu pristopu do zakonodaje, ki vpliva na avtomobilsko industrijo, vse od inovacij in raziskav, oživitve trga in rasti zaposlovanja, pa do varnostnih in okoljskih standardov;
4. glede na najnovejše podatke o prodaji, ki jih je posredovala Komisija, po katerih trg beleži tretje nazadovanje in je razvidno, da se je prodaja lahkih vozil v EU v obdobju med decembrom 2006 in decembrom 2012 zmanjšala od skoraj 17 milijonov na manj kot 12 milijonov, poziva Komisijo, naj znova pregleda svoje široko zastavljene in deloma nasprotujoče si cilje, da bi se osredotočila predvsem na oživitev trga in rast zaposlovanja;
5. meni, da predpisi o konkurenčnosti in državni pomoči ne smejo zmanjšati konkurence evropskega avtomobilskega sektorja; poziva Komisijo, naj oceni načrte za prestrukturiranje, pomoč in tesnejše sodelovanje med avtomobilskimi proizvajalci glede na tiste, ki jih izvajajo v tretjih državah, da bi v Evropi spodbudili ponovno rast in zaposlovanje v tem sektorju;
6. podpira razvoj in modernizacijo trajnostne in učinkovite prometne infrastrukture, saj bi to utegnilo spodbuditi trg in prispevati k večji varnosti v cestnem prometu, pa tudi h gospodarski rasti in zaposlovanju;
7. poudarja pomen ambicioznega raziskovalnega in inovacijskega okvira, ki bi bil osredotočen na konkurenčnost EU na globalni ravni in bi na primer spodbujal uvajanje povezanih avtomobilskih ali telematskih aplikacij;
8. meni, da je treba znatno izboljšati varnost na cestah EU; glede tega pozdravlja dajanje prednosti v avto vgrajenim tehnologijam za podporo pravilnemu vedenju voznikov in uveljavljanju cestnoprometnih predpisov, na primer naprave za inteligentno upravljanje hitrosti;
9. pozdravlja strategijo Komisije za uvedbo infrastrukture za polnjenje z alternativnimi gorivi in polnilne infrastrukture za čista vozila;
10. poudarja, da je namen okrepiti konkurenčnost in uspešnost evropskih avtomobilskih proizvajalcev, zlasti glede na vse večje potrebe po inovativnih rešitvah v avtomobilskem sektorju; poudarja tudi, da bo v okviru svetovne konkurence vlaganje v raziskave in razvoj prispevalo k rasti in ustvarjanju delovnih mest za visoko usposobljeno delovno silo v

evropskem avtomobilskem sektorju;

11. meni, da bi morala biti avtomobilska industrija med glavnimi gonili konkurenčnosti in gospodarske rasti v Evropi, in opozarja, da je ena glavnih industrijskih panog EU in ima osrednjo vlogo na številnih svetovnih trgih;
12. opozarja, da je pri izbiri standardov pomembno upoštevati načelo tehnološke nevtralnosti, s čimer se zaščitijo naložbe tistih, ki so prvi na trgu, in spodbudijo inovacije v tem sektorju;
13. opozarja, da morajo raziskave in inovacije v avtomobilskem sektorju omogočiti pomemben tehnološki napredek, ki bo spodbudil gospodarsko konkurenčnost Evropske unije in ohranil njen vodilni položaj na svetovnem trgu, kar bo odločilno prispevalo k uresničevanju ciljev pametne, trajnostne in vključujoče rasti, ki so opredeljeni v strategiji Evropa 2020;
14. opozarja, da so zaposleni v avtomobilskem sektorju prve žrtve krize; poudarja, da je nujno izboljšati njihovo stalno usposabljanje in pri tem predvideti prihodnji razvoj sektorja, po potrebi pa je treba njihovo znanje in spretnosti preusmeriti v druge sektorje;
15. poudarja, da zavezujočih ciljev glede izpustov ne bi smeli določiti pred letom 2017, ker ocena učinka še ni v celoti ovrednotena; poziva Komisijo, naj opusti sprejemanje zakonodaje o tem, kako doseči cilje glede izpustov in druge delne cilje, da ne bi z njo omejila raznolikosti proizvodov ali zasebnih raziskovalnih dejavnosti; zato poziva, da se revizija Direktive št. 96/53/ES o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil uskladi z ustreznimi stranmi, vključno s predstavniki proizvajalcev avtomobilov;
16. poudarja, da so potrebne temeljne raziskave na področju razvoja tehnologij za shranjevanje mobilne energije ter novih možnosti za proizvodnjo biogoriv;
17. poudarja, da je ob podpori informacijskih in komunikacijskih tehnologij še ogromno možnosti za nadaljnje izboljšanje ekološke učinkovitosti;
18. kot prvo predlaga, da se orodja Evropske investicijske banke začnejo uporabljati tudi za razvoj infrastrukture za alternativna goriva in prestrukturiranje proizvodnje; kot drugo predlaga, da bi se osredotočili na naložbe v alternativne pogonske tehnologije in celovito infrastrukturo za polnjenje električnih vozil in vozil na plin; kot tretje predlaga, da se določijo enotni tehnični standardi na trgu z električnimi vozili ter prizadeva za harmonizacijo tehničnih standardov na področju infrastrukture za polnjenje električnih vozil po vsem svetu;
19. predlaga, da se orodja Evropske investicijske banke začnejo uporabljati tudi za razvoj trajnostnejše in konkurenčnejše evropske avtomobilske industrije in vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva;
20. poudarja, da je treba okrepiti vlogo in naloge Evropske investicijske banke pri financiranju novih industrijskih projektov, zlasti tistih, ki so povezani z obsežno prometno infrastrukturo in infrastrukturo za alternativna goriva;

21. poudarja, da v skladu z raziskavo okolju prijaznega prometa, ki jo je opravil oddelek za presojo znanstvenih in tehnoloških možnosti (STOA), vzpostavitev učinkovitega prometnega sistema onemogoča vrsta netehničnih ovir, povezanih s financiranjem, načrtovanjem in izvajanjem ter visokimi stroški alternativnih pogonskih tehnologij;
22. poziva Komisijo, naj zagotovi, da bo skupina na visoki ravni izvajala nadzor nad napredovanjem izvajanja akcijskega načrta, zlasti pa naj poskrbi za učinkovito uporabo vseh proračunskih instrumentov, ki so na ravni EU namenjeni ponovnemu zagonu avtomobilskega sektorja;
23. poziva Komisijo, naj brez odlašanja pripravi jasen in konkreten načrt za trden časovni okvir izvajanja akcijskega načrta, za katerega je priporočljivo, da vsebuje zlasti:
  - takojšnjo vnaprejšnjo oceno učinka predlagane zakonodaje in naknadno oceno učinka sprejete zakonodaje pa tudi neizvajanja ali slabega izvajanja sprejete zakonodaje, da se zagotovi preverjanje konkurenčnosti, vključno z zakonodajo glede CO<sub>2</sub> in emisij hrupa;
  - študijo o skupnem učinku zadevne zakonodaje EU na avtomobilsko industrijo in ceno povprečnega avtomobila, saj bi predlagani ukrepi lahko povzročili porast cen za končnega uporabnika za nekaj tisoč evrov. Študija bi morala upoštevati tudi zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> in obremenitve s hrupom, pa tudi zmanjšanje stroškov za povprečnega voznika vozila z večjo učinkovitostjo goriva;
  - takojšnjo ustanovitev skupine na visoki ravni za akcijski načrt CARS 2020, svetovalnega organa z aktivno vlogo pri izvajanju tega načrta;
24. opozarja na podporne ukrepe, ki jih je izvajalo več držav članic, na primer vnaprejšnje davčne olajšave ali odbitek DDV za avtomobile podjetij in za zelene avtomobile;
25. poziva Komisijo, naj upošteva evropski okvir za upravljanje preoblikovanja na družbeno odgovoren način, kot je zahteval Parlament v svoji resoluciji z dne 15. januarja 2013 s priporočili Komisiji o obveščanju zaposlenih in posvetovanju z njimi ter predvidevanju in upravljanju prestrukturiranja<sup>1</sup>, in sicer z boljšim predvidevanjem sprememb in socialnim dialogom ter z obveščanjem zaposlenih in posvetovanjem z njimi v celotnem procesu;
26. ugotavlja, da bi s podporo šolam v podjetjih – zlasti v primeru vajeništva – lahko pridobili potrebni usposobljeni človeški kapital;
27. opozarja Komisijo, da bi bilo treba temu akcijskemu načrtu za avtomobilsko industrijo dodeliti zadostna sredstva za podporo raziskovalni in inovacijski dejavnosti ter ustvarjanje novih kakovostnih zaposlitev.

---

<sup>1</sup> Sprejeta besedila, P7\_TA(2013)0005.

## IZID KONČNEGA GLASOVANJA V ODBORU

<b>Datum sprejetja</b>	17.9.2013
<b>Izid končnega glasovanja</b>	+: 24 -: 5 0: 13
<b>Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju</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>Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju</b>	Spiros Danelis (Spyros Danellis), Markus Ferber, Eider Gardiazábal Rubial, Nathalie Griesbeck, Geoffrey Van Orden