



EVROPSKI PARLAMENT

2009 - 2014

Odbor za notranji trg in varstvo potrošnikov

2013/2062(INI)

10.9.2013

MNENJE

Odbora za notranji trg in varstvo potrošnikov

za Odbor za industrijo, raziskave in energetiko

CARS 2020: Akcijski načrt za konkurenčno in trajnostno avtomobilsko industrijo v Evropi
(2013/2062(INI))

Pripravljaivec mnenja: Sergio Gaetano Cofferati

PA_NonLeg

POBUDE

Odbor za notranji trg in varstvo potrošnikov poziva Odbor za industrijo, raziskave in energetiko kot pristojni odbor, da v svoj predlog resolucije vključi naslednje pobude:

- ob upoštevanju resolucije Parlamenta z dne 3. julija 2012 o eCall: nova storitev 112 za državljane¹,
- 1. poudarja, da mora evropski akcijski načrt za avtomobilsko industrijo slediti celostnemu pristopu in ureditev dopolniti z infrastrukturnimi naložbami in ukrepi za povečanje povpraševanja in krepitev človeškega kapitala, tako da se spodbuja visoko usposobljeno delovno silo; v zvezi s tem meni, da so naložbe za pospešitev razvoja naprednih tehnologij, vključno z ukrepi za izboljšanje varnosti v cestnem prometu, zmanjšanje emisij CO₂ in znižanje emisij onesnaževal in hrupa, bistvenega pomena, da se podpre konkurenčnost, rast, ustvarjanje dodane vrednosti in odpiranje novih delovnih mest v avtomobilskem sektorju; meni, da bi moral biti ta akcijski načrt usklajen z drugimi povezanimi politikami EU, da bi zagotovili konkurenčnost evropske avtomobilске industrije;
- 2. poudarja, je notranji trg EU najpomembnejši dejavnik za uspešno prihodnost avtomobilске industrije, saj kot trg za vozila za 500 milijonov potrošnikov določa skupne tehnične standarde za okoljsko učinkovitost, varnost prometa in izdelkov ter emisije hrupa, ki so veljavni in pomembni tudi za druge industrije zunaj meja notranjega trga; poleg tega pa na njem delujejo javne in zasebne raziskovalne ustanove, ki izvajajo vrhunske raziskave in tako prispevajo k boljšim obetom za avtomobilsko industrijo;
- 3. poudarja, da bi bilo treba predlagano strategijo podpreti z ambicioznimi naložbami na evropski ravni, med drugim prek okvirnega programa EU za raziskave in inovacije Obzorje 2020 in Evropskega socialnega sklada; poziva k zagotavljanju lažjega dostopa do sredstev programa Obzorje 2020 in poudarja pomen vlaganja v raziskave in inovacije, da se na svetovnem trgu ohrani konkurenčnost na vseh področjih avtomobilskega sektorja, in sicer v varnosti v cestnem prometu, kakovostnih storitvah za stranke, okolju prijazni mobilnosti, naprednih tehnologijah in visoki dodani vrednosti izdelkov; spodbuja tudi uporabo sredstev Evropske investicijske banke za financiranje takšnih projektov;
- 4. poziva k vzpostavitvi zakonodajnega okvira za avtomobilski sektor, ki bo dovolj prožen, da se bo mogoče hitro odzvati in zajeti ves nove tehnološke dosežke in inovacije, ki podpirajo konkurenčnost avtomobilске industrije;
- 5. poudarja, da notranji trg EU ne bi smel prispevati le k razvoju proizvodnje in prodaje vozil, ampak tudi k recikliranju vozil in njihovih delov ter surovin, iz katerih so izdelani; poziva Komisijo, naj oblikuje evropski okvir za ekološko recikliranje rabljenih avtomobilov;
- 6. poudarja, da sta proizvodnja in končna izdelava vozil kot industrijskih izdelkov na koncu vrednostne verige evropske dobavne industrije, vključno z malimi in srednjimi dobavitelji

¹ Sprejeta besedila, P7_TA(2012)0274.

sestavnih delov, ter da ima ta industrija, ki je višje v prodajni verigi, pomembno vlogo pri razvoju avtomobilske industrije in se srečuje z enakimi evropskimi in svetovnimi izzivi; poudarja, da so evropski avtomobilski dobavitelji, vključno z malimi in srednjimi podjetji, pogosto ključni inovatorji in s tem spodbujajo razvoj evropskih vozil prihodnosti, ustvarjajo pa tudi pomemben trg za nadomestne dele; obžaluje, da so se nekatera mala in srednja podjetja v dobavnem sektorju soočala s težavami pri izkoriščanju programov in sredstev Unije, in poziva k zagotavljanju lažjega dostopa do njih, tudi prek programa za konkurenčnost podjetij ter mala in srednja podjetja (COSME);

7. meni, da bi morali trgu za nadomestne dele nameniti enako pozornost kot trgu končanih vozil; poudarja, da bi ga morali obravnavati kot enakopravnega, zlasti glede zbiranja in upravljanja informacij o izdelkih; ugotavlja, da različne nacionalne ureditve močno otežujejo oblikovanje skupnega trga za izboljšave vozil in nadomestne dele; zato Komisijo poziva, naj pripravi predloge za harmonizacijo in nadaljnji razvoj tega sektorja ter razširi evropske standarde na podlagi proizvodnje certificiranih rezervnih delov in sestavnih delov, ki so odobreni znotraj EU;
8. poudarja, da bi morali posebno pozornost nameniti vozilom z zgodovinsko vrednostjo ter podjetjem in zaposlenim, ki delujejo na tem področju, saj pri vedno večjem številu teh vozil njihovo vzdrževanje, uporaba in ohranjanje niso pomembni le v kulturnem in turističnem smislu, ampak imajo tudi gospodarsko vlogo; vendar poudarja, da bi morala biti opredelitev vozil zgodovinske vrednosti omejujoča, tako da bodo pri njihovem vedno večjem številu potencialni škodljivi vplivi tistih med njimi, ki ne dosegajo standardov novih vozil, ostali na nizki ravni;
9. pozdravlja predlog za krepitev trga vozil, ki uporabljajo alternativna goriva, in električnih vozil, vendar ugotavlja, da razvoj električne mobilnosti v Evropi napreduje počasi; poziva, naj se da prednost razvoju ustrezne infrastrukture prek zadostnih naložb na evropski in nacionalni ravni, vključno z zadostnim financiranjem instrumenta za povezovanje Evrope, in skupnih standardov za alternativna goriva in pogonske sisteme; poziva Komisijo, naj po potrebi pripravi ustrezne zakonodajne predloge, in se zavzema za hitro sprejetje zakonodajnega predloga in skupnega standarda za vmesnike za polnjenje električnih vozil; poudarja, da je pomembno ohraniti pozitiven odnos do drugih inovativnih rešitev za pogon električnih vozil, kot je tehnologija gorivnih celic;
10. pozdravlja predlog za razvoj sistema za označevanja goriva, v okviru katerega bi se potrošnikom zagotovile lahko razumljive informacije o združljivosti njihovih vozil z razpoložljivimi vrstami goriva;
11. je prepričan, da bi moral razvoj evropske avtomobilske industrije ohraniti pomembno izvozno komponento, vendar bi moral biti usmerjen tudi v povečanje domačega povpraševanja prek javnih in zasebnih naložb in poštene konkurence ter s povečanjem kupne moči evropskih državljanov; poudarja, da mora evropska avtomobilska industrija proizvajati kakovostne izdelke in z inovacijami ohranjati vodilni položaj v tehnologiji, da bi bila privlačna za državljane EU in zagotovila dolgoročno konkurenčnost tega sektorja;
12. poziva k boljšemu usklajevanju ukrepov glede povpraševanja na področju vozil in goriv, vključno s finančnimi spodbudami in davčno politiko, med drugim tudi z uporabo sistema za progresivno obdavčevanje; prosi Komisijo, naj sledi smernicam o finančnih spodbudah

z bolj zavezujočimi ukrepi, da zagotovi ustrezne konkurenčne pogoje in prispeva h konkurenčnosti industrije v vsej EU; meni, da bi morali ukrepi glede povpraševanja, pa tudi ukrepi, povezani z vsakdanjimi stroški in razmerami, potrošnike spodbujati k nakupu varnejših in okolju prijaznejših vozil;

13. opozarja, da v različnih državah članicah obstajajo različne vrste ukrepov za zagotavljanje lažjega nakupa novih vozil z učinkovito porabo goriva in nizkimi emisijami; spodbuja k izmenjavi teh dobrih praks; poziva države članice, naj razmislijo o inovativnih davčnih politikah, da bi državljanje EU spodbudile k nakupu novih in okolju prijaznih avtomobilov;
14. priznava, da je treba na usklajen način odpraviti strukturni presežek zmogljivosti v avtomobilskem sektorju EU, da bi zagotovili dolgoročno konkurenčnost; poudarja, da je vsak proizvajalec odgovoren za iskanje ustreznih rešitev za izzivi, s katerimi se sooča, vendar hkrati priznava pomen učinkovitih javnih ukrepov, ki zagotavljajo, da so negativne socialne posledice prestrukturiranja v sektorju čim manjše; meni, da je zlasti pomembno dolgoročno načrtovanje strukturnih sprememb, ki zagotavlja, da bo ob morebitnih spremembah potreb po zaposlovanju raven znanja in spretnosti takšna, da se bo zaposlenost ohranila ter da bo prehod na nove proizvodne in poslovne modele postopen; je prepričan, da je potreben evropski okvir za predvidevanje sprememb in blažitev socialnih učinkov prestrukturiranja, vključno z zakonodajnim aktom, tudi zato, da se prepreči izkrivljanje razmer na notranjem trgu;
15. pozdravlja obstoj Sklada za prilagoditev globalizaciji in Evropskega socialnega sklada ter poziva k njuni optimalni in usmerjeni uporabi v primerih prestrukturiranja v avtomobilskem sektorju, in sicer zlasti za prekvalifikacijo, pridobivanje novih spretnosti in premestitev prizadetih delavcev ter za pomoč zadevnim regijam;
16. poziva Komisijo, naj v sodelovanju z državami članicami sprejme ukrepe, s katerimi bo zagotovila visoko raven varstva potrošnikov, preglednosti in varnosti tudi na trgu rabljenih vozil, ter naj si prizadeva za postopno opustitev vozil, ki onesnažujejo okolje, in manj varnih vozil; pozdravlja njeno priporočilo, naj se v ureditvi o tehničnih pregledih zahteva, da se ob vsakem pregledu zabeleži število prevoženih kilometrov; meni, da bi lahko z evropskim standardom spodbudili nastajanje pobud, kot je sistem „Car Pass“ v Belgiji; opozarja, da morajo postopki ponovne registracije pri prenosih vozil tudi odvracati od čezmejnih goljufij v zvezi s številom prevoženih kilometrov;
17. poziva Komisijo, naj obravnava težavo zavajanja potrošnikov z napačnimi informacijami o porabi goriva vozil ter okoljski učinkovitosti; podpira načrtovani razvoj novega voznega preskusnega cikla in postopkov ter poziva k njihovi takojšnji uvedbi;
18. opozarja, da se mora ohraniti konstruktiven, pregleden in spoštljiv odnos med različnimi zainteresiranimi stranmi v industriji motornih vozil, zlasti med proizvajalci in njihovimi trgovci, ter da se je treba izogibati neravnovesjem v korist močnejšega v odnosu, ki bi lahko škodljivo vplivala tudi na potrošnike;
19. opozarja, da imajo regionalni in lokalni organi, odvisno od njihove pristojnosti, različna orodja za dejavno podporo avtomobilski industriji, zlasti na področju uveljavljanja električnih avtomobilov z upravljanjem parkirnega prostora in upravno podporo za

naložbe v infrastrukturo za alternativna goriva; spodbuja k izmenjavi teh praks na evropski ravni in njihovemu učinkovitemu usklajevanju; poziva k usmerjeni in optimizirani uporabi sredstev EU v skladu s posebnimi razvojnimi zahtevami zadevne regije;

20. poziva Komisijo in države članice, naj več pozornosti namenijo varnosti v cestnem prometu, tako da sprejmejo ukrepe v zvezi z vozili, infrastrukturami in vedenjem voznikov; v zvezi s tem opozarja na svojo resolucijo z dne 3. julija 2013, v kateri poziva k hitri uvedbi sistema klica v sili eCall in navaja natančne zahteve glede varstva podatkov, jasnosti v zvezi z odgovornostjo več vpletenih akterjev, tehnološke nevtralnosti in preglednosti za potrošnike; poleg tega opozarja na svojo zahtevo, da mora sistem eCall temeljiti na interoperabilni platformi z odprtim dostopom za morebitne prihodnje opcijske aplikacije ali storitve za vgradnjo v vozilo, skladne s standardi o varnosti, zaščiti, varstvu podatkov in varovanju zasebnosti, ki bo omogočala prosto izbiro za potrošnike in odprt dostop za ponudnike storitev;
21. vztraja, da je treba poostri obstoječe varnostne standarde, zlasti za vozila kategorije L, ter povečati varnostne zahteve glede sistemov zaščite tovornih vozil pred podletom;
22. potrjuje, da podpira pregled okvira homologacije, ter se veseli sodelovanja s Komisijo in istočasnega spodbujanja dialoga zainteresiranih strani;
23. pozdravlja namero Komisije, da bo izvedla oceno sorazmernosti izvedbenih ukrepov, predlaganih v zvezi z obstoječimi zakonodajnimi zahtevami; opozarja, da so bili njegovi pomisleki glede zahtev v zvezi z nedovoljenimi posegi in emisijami izhlapevanja za vozila kategorije L izrecno priznani;
24. poziva Komisijo, naj v prihodnje bolje opravi svojo nalogo „pametne“ in daljnovidne pobudnice zakonodaje, da bi industriji zagotovila dolgoročno varnost in s tem tudi konkurenčnost, neposreden učinek tega pa bi bila višja raven preglednosti v zvezi z novimi vozili za potrošnike; poudarja, da mora biti v prihodnosti postopek določanja novih in skupnih standardov za avtomobilsko industrijo bolj načrtovan in usklajen ter je pri njem treba upoštevati tudi proizvodne cikle;
25. poudarja pomen mednarodne regulativne harmonizacije pri podpiranju svetovne konkurenčnosti evropske avtomobilске industrije; podpira reformo sporazuma Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) iz leta 1958 in oblikovanje sistema za mednarodno homologacijo celotnega vozila (IWVTA); poziva Komisijo, naj tesneje sodeluje s Parlamentom, da bi zagotovili politično podporo svetovnih partnerjev, s čimer bi se povečala prepoznavnost teh ključnih projektov;
26. obžaluje sklep konference predsednikov o prepovedi sodelovanja poslancev Evropskega parlamenta v razpravah o akcijskem načrtu CARS 2020; ugotavlja, da v njih sodelujejo številne druge predstavniške organizacije in politiki iz držav članic; poziva konferenco predsednikov, naj glede na to, da se v okviru akcijskega načrta CARS 2020 oblikujejo pomembni predlogi o prihodnosti avtomobilске industrije, ponovno preuči ta sklep; meni, da sodelovanje v skupinah za politiko ne ogroža neodvisnosti Parlamenta glede na to, da bo ta natančno preučil in odobril zakonodajo, ki se bo oblikovala na podlagi akcijskega načrta CARS 2020.

IZID KONČNEGA GLASOVANJA V ODBORU

Datum sprejetja	5.9.2013
Izid končnega glasovanja	+: 26 -: 1 0: 1
Poslanci, navzoči pri končnem glasovanju	Claudette Abela Baldacchino, Adam Bielan, Preslav Borisov (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
Namestniki, navzoči pri končnem glasovanju	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