

I

(Állásfoglalások, ajánlások és vélemények)

EURÓPAI PARLAMENT

ELFOGADOTT SZÖVEGEK

CARS 21: versenyképes autóipari szabályozási keret

P6_TA(2008)0007

Az Európai Parlament 2008. január 15-i állásfoglalása a CARS 21: versenyképes autóipari szabályozási keretről (2007/2120(INI))

(2009/C 41 E/01)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottságnak „A 21. századi versenyképes autóipari szabályozási keret: A Bizottság álláspontja a CARS 21 magas szintű csoport zárójelentésével kapcsolatban – Hozzájárulás az EU növekedési és foglalkoztatási stratégiájához” (COM(2007)0022) című közleményére,
 - tekintettel a Versenyképességi Tanács 2007. május 21–22-i ülésének elnökségi következtetéseire,
 - tekintettel a magas szintű csoport „CARS 21 – XXI. századi versenyképes autóipari szabályozási rendszer” című zárójelentésére,
 - tekintettel eljárási szabályzata 45. cikkére,
 - tekintettel az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság jelentésére, valamint a Nemzetközi Kereskedelmi Bizottság, a Gazdasági és Monetáris Bizottság, a Foglalkoztatási és Szociális Bizottság, a Környezetvédelmi, Közegészségügyi és Élelmiszer-biztonsági Bizottság, a Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság, a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság, a valamint a Jogi Bizottság véleményére (A6-0494/2007),
- A. mivel a Bizottság reagált a CARS 21 magas szintű csoport jelentésére, amely csoportban egy asztalhoz ült az összes érdekelt fél annak érdekében, hogy megvizsgálják az Európai Unió autóiparára hatást gyakorló főbb politikai területeket, és javaslatot tegyenek a jövőbeli szabályozási keretre;
- B. mivel az Európa Unió egyik legfontosabb gazdasági ágazata az autóipara, amely évente 19 millió járművet állít elő, 2,3 millió munkahelyet teremt közvetlenül, és további 10 milliót a kapcsolódó ágazatokban;

2008. január 15., kedd

- C. mivel a járműalkatrészek többmárkás piaca, valamint a járművek szervizelésének és javításának piaca alapvető szerepet játszanak a megfizethető mobilitás biztosításában, az Unió 270 millió járművezetője részére járművek vásárlást követő karbantartása érdekében a fogyasztói választás javításában, a biztonságos és tiszta járművek fenntartásában Európa útjain, és végül – 3,5 millió ember alkalmazásával a kis és közép vállalkozásokban – egy stabil európai KKV környezet fenntartásában;
- D. mivel a Bizottság integrált stratégiát támogat annak biztosítása érdekében, hogy az Európai Unió vállalatai továbbra is versenyképesek legyenek egy növekvő globális környezetben belül, és mivel az említett stratégiát közleményeiben állapította meg, először a „Globális Európa: Nemzetközi versenyképesség” (COM(2006)0567), másodszor a „Globális Európa: Erőteljesebb partnerség az európai exportőrök piaci hozzáféréseinek biztosítására” (SEC(2007)0452), harmadszor pedig a „Globális Európa: Az Európai Unió kereskedelmi védelmi eszközei a változó világgazdaságban – Nyilvános konzultációra szánt zöld könyv” című (COM(2006)0763) közleményeiben;
- E. mivel az említett dokumentumokban megállapított stratégiát jelenleg hajtják végre kétoldalú és regionális szabadkereskedelmi megállapodásokkal kapcsolatos tárgyalások keretében;
- F. mivel az autóipar jelentős eltéréseket mutat tagállamonként a stratégiák, struktúrák és a globális jelenlét tekintetében, és mivel az említett különbségeket ezért teljes mértékben figyelembe kell venni egy új és globálisabb módon orientált kereskedelmi stratégia kialakításakor;
- G. mivel 2006-ban az EU autóipara termelésének kb. 20 %-át exportálta, és 2004-ben a gépjárművek és azok részeinek és alkatrészeinek exportja az EU ipari exportjának 8,7 %-át, illetve 2,8 %-át tette ki, ami mutatja, hogy az autóipar mennyire különösen érzékeny az exportfeltételekre, és mivel 2004-ben az EU-n kívüli kereskedelem feleslege a közlekedési berendezések tekintetében 60,2 milliárd euró volt; mivel az EU világszintű kiválósága különösen annak tudható be, hogy a világ legnagyobb gépkocsigyártója és második legnagyobb tehergépkocsi-gyártója, továbbá a belső piac méretének és megszilárdítása mértékének, az autóipar egyre fokozódó nemzetközivé válásának, az európai márkák jó hírnevének és az európai szolgáltatások minőségének, valamint az európai gyártók által elért erős exportpozíciónak és a piacokon magas növekedési potenciállal való, tekintélyes jelenlétüknek köszönhető;
1. üdvözlí a CARS 21 magas szintű csoport zárójelentését és a Bizottságnak a jövőbeli autóipari politikát körvonalazó közleményét;
 2. reményét fejezi ki, hogy a tagállamok parlamentjei és régiói részesei kívánnak majd lenni a CARS 21 folyamat eredményeinek; úgy véli, hogy az Európai Parlament által koordinált, autóipari kérdésekkel foglalkozó parlamentközi hálózat valódi előnyökkel járna a közúti biztonság, a környezetvédelem, az innováció és a versenyképesség szempontjából;

Az autók belső piacának teljessé tétele

3. felszólítja a tagállamok hatóságait, hogy szorosan működjenek együtt a Bizottsággal a CARS 21 ajánlások végrehajtása során; nevezetesen megállapítja annak szükségességét, hogy biztosítsák az autóipart érintő új szabályok összehangolt bevezetését, elkerülve a belső piaci versenytorzulásokat;
4. hangsúlyozza, hogy szükség van az összes gépjárműre kiterjedő európai típusjövahagyási rendszer tökéletesítésére;
5. megerősíti, hogy támogatja a hatékony típusjövahagyási folyamatot, ahogyan arra a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló 2007. május 10-én elfogadott európai parlamenti és tanácsi irányelvjavaslatról szóló, második olvasatra készült álláspontjában rámutatott⁽¹⁾;
6. felszólítja a Bizottságot, hogy évente számoljon be az Európai Parlamentnek a típus-jövahagyási eljárások működéséről és a komitológiai folyamat nyomon követéséről;

⁽¹⁾ Elfogadott szövegek, P6_TA(2007)0176.

2008. január 15., kedd

7. felszólítja a Bizottságot, hogy biztosítsa a gépjármű-forgalmazásról szóló 2002. július 31-i 1400/2002/EK rendelet⁽¹⁾ (csoportmentességi rendelet) egész EU-ra kiterjedő megfelelő végrehajtását; úgy véli továbbá, hogy e rendelet felülvizsgálatakor a Bizottság Versenypolitikai Főigazgatóságának részt kell vennie a szektorra vonatkozó jogalkotás integrált megközelítésében;

8. javasolja, hogy – az Európai Unió gépjárműipara versenyképességének fokozása érdekében – a csoportmentességi rendelet felülvizsgálatát össze kell kötni a CARS 21 középtávú felülvizsgálatával, megkönnyítve az ágazati szereplők közötti együttműködést, megakadályozva az állami támogatásoknak nem az eredeti célokra történő felhasználását, és nemzetközi szinten előmozdítva a versenypolitikát;

9. felhívja a Bizottságot, hogy tegyen intézkedési javaslatokat különösen a használtautók határokon átvitelő kereskedelmét megkönnyítő regisztrációs eljárás garantálására; osztja a Bizottság nézeteit a gépjárművek nyilvántartási eljárásairól⁽²⁾ és bizonyos nemzeti szabályok által a belső piac működésében okozott problémákról; megállapítja e nemzeti szabályok egyes gazdasági szektorokra – pl. gépjárműlízing és gépjármű-kölcsönzés – gyakorolt hatását; felszólítja a tagállamokat, hogy mielőbb hajtsák végre szabályaikban a szükséges változtatásokat;

Versenyképes értékesítés utáni piac az autóiparban

10. felhívja a figyelmet az utángyártott alkatrészekre vonatkozó, nemrégiben életbe léptetett jogszabályi rendelkezésekre, amelyek kihatnak a biztonsági és környezetvédelmi teljesítményre, és megállapítja, hogy e rendelkezések alkalmazása egységes piacot fog teremteni az ilyen alkatrészek számára;

11. üdvözli a javításra vonatkozó megfelelő technikai információkhoz való korlátlan hozzáférést követelő intézkedések beillesztését a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 2007. június 20-i, 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletbe⁽³⁾ és az 1400/2002/EK rendeletbe, és felhívja a Bizottságot, hogy Közösség-szerte folytassa erőfeszítéseit a gépjárműágazatra vonatkozó versenyjogi rendelkezések kikényszerítése terén;

12. felhívja a Bizottságot, hogy továbbra is ösztönözze a hatékony versenyt az autóipar értékesítést követő piacán azzal, hogy jövőbeni autóipari politikájában és a 2010. május 31-én hatályát veszítő 1400/2002/EK rendeletet követő valamennyi jogszabályban kezeli a fogyasztói választást, valamint és a független piaci szereplők műszaki információhoz, képzéshez, pótalkatrészekhez, többmárkás diagnosztikai eszközökhöz és vizsgálati felszerelésekhez való hozzáférést;

13. megjegyzi a fogyasztók körében végzett átfogó felmérésen alapuló, a használat során tapasztalt megbízhatóságra és a tartósságra vonatkozó információk fogyasztók számára betöltött fontosságát; megjegyzi, hogy a hatóságok megkönnyíthetnék e felméréseket úgy, hogy engedélyezik a nyilvántartó hatóságok számára, hogy kiadják azon gépjármű-tulajdonosok kapcsolati adatait, akik hajlandók részt venni bennük;

14. sürgeti a Bizottságot, hogy az összes érintett főigazgatóság bevonásával minden új jogalkotási kezdeményezésben kezelje megfelelően a járművek „nyitott javíthatóságának” kérdését a fogyasztói választás és a verseny biztosítása érdekében az értékesítés utáni piacon; úgy véli, hogy ezt megfelelően alkalmazni kellene az új járműinformációs és kommunikációs technológiák és intelligens közlekedési rendszerek előmozdítására vonatkozó jövőbeni intézkedésekben is;

15. sürgeti a Bizottságot, hogy terjesszen elő javaslatokat az egyedi és „tuning” alkatrészek – mint például a különleges gumibroncsok, kerekek és egyéb pótalkatrészek – közös piacának megteremtésére, mivel a nemzeti eljárások jelenlegi sokfélesége akadályozza ezen ágazat további fejlődését, amelynek ennél fogva hasznára válna a közösségi szintű jogszabályi harmonizáció és a szellemi tulajdon megfelelő védelme;

16. felhívja a Bizottságot, hogy fokozza a hamisított autóalkatrészek behozatala elleni küzdelmet;

A jogalkotás minőségének javítása és a szabályozási környezet nemzetközivé tétele

17. hangsúlyozza a szükségtelen bürokrácia felszámolásának jelentőségét, beleértve a nemzetközi egyezmények létezéséből eredő szabályozási kettősségeket;

⁽¹⁾ HL L 203., 2002.8.1., 30. o.

⁽²⁾ A Bizottság értelmező közleménye a másik tagállamból származó gépjárművek nyilvántartási eljárásáról (HL C 68., 2007.3.24., 15. o.).

⁽³⁾ HL L 171., 2007.6.29., 1. o.

2008. január 15., kedd

18. hangsúlyozza a jobb jogalkotás elvének (azaz a megfelelő hatásvizsgálat, a költség-haszon elv, megfelelő átfutási idő stb.) döntő fontosságú szerepét egy versenyképes autóiipari szabályozási keret létrehozásában, mint ahogy ezt a CARS 21 folyamat is jóváhagyta; emlékeztet arra, hogy a szabályozási útterv a CARS 21 zárójelentés szerves részét képezi, és azt tiszteletben kell tartani;
19. elismeri, hogy a nemzetközi autóiipari szabályozási környezetbe integrált, a jelenlegi szociális és környezetvédelmi szükségletekkel összhangban álló, jobban körülhatárolt, átlátható szabályok, amelyeket kivételek nélkül alkalmaznak, hozzájárulhatnak az iparban a nagyobb versenyképességhez és a tisztességes versenyhez;
20. úgy véli, hogy a stratégiai szabványosítás a versenyképesség létfontosságú feltétele; kéri ezért a Bizottságot, hogy törekedjen az európai szabványok elismertetésére a világban;
21. üdvözli a Bizottság arra vonatkozó tervét, hogy 38 közösségi irányelv helyébe meglévő ENSZ-EGB előírások lépjenek, valamint hogy bevezessék az ön- és virtuális vizsgálat lehetőségét, és felhívja a Bizottságot, hogy folytassa a jogszabályi egyszerűsítés folyamatát; ragaszkodik ahhoz, hogy e javaslatokat csak azzal a feltétellel tudja támogatni, hogy mindenki számára világos, miszerint a Parlament fenntartja magának a jogot arra, hogy az ENSZ-EGB rendszertől függetlenül is kezdeményezhesse jogszabály megalkotását abban az esetben, ha megítélése szerint az uniós kötelezettségek értelmében erre szükség van;
22. üdvözli a Bizottság arra irányuló javaslatát, hogy évente jelentést tegyen a Parlamentnek az ENSZ-EGB és a komitológiai folyamat keretében tett előrelépésekről;
23. a gépjárműipar technológiai és fejlesztési szempontból intenzív jellege miatt üdvözli a Bizottságnak egy felülvizsgálati mechanizmus bevezetésére irányuló kívánságát; úgy véli azonban, hogy jobban ki kellene használni a jogszabályokban szereplő megszüntetési záradékokat annak biztosítása érdekében, hogy a jogszabályok ne akadályozzák, illetve ne hiúsítsák meg a K+F és a piaci erők által folyamatosan létrehozott technológiai előrelépéseket;
24. felhívja a Bizottságot, hogy a lehető leghamarabb kezdje meg a 74/297/EGK⁽¹⁾, a 76/115/EGK⁽²⁾ és a 78/932/EGK⁽³⁾ irányelvek, valamint a 122. számú ENSZ-EGB előírás egyszerűsítésének folyamatát;

A XXI. század környezetvédelmi előírásainak elfogadása

25. megjegyzi, hogy a közösségi jog olyan gépjárműpiacot szabályoz, amelyben éves szinten 17–18 millió járművet adnak el, ami azonos nagyságú az Egyesült Államok személygépjármű-piacával; arra számít, hogy egy ambiciózus kibocsátás-csökkentési politika világszerte kedvező hatást fog gyakorolni a közlekedésből származó kibocsátás csökkentésében;
26. úgy véli, hogy az elmúlt évszázad egyik legfontosabb vívmánya az egyének mobilitása; úgy véli, hogy a mobilitás és a környezetvédelem nem feltétlenül zárja ki egymást, és hogy a jövő autotechnológiájának e két szempont egyesítéséhez hozzá kell járulnia; ténylegesen úgy véli, hogy az éghajlatváltozásból eredő kihívás különösen alkalmat teremt a technológiai előrelépéseknek és az innovációnak;
27. tudatában van az idősek – különösen a vidékiek –, illetve a fogyatékkal élők mobilitását szolgáló járművek fontosságának;
28. felkéri a Bizottságot, hogy teremtsen olyan környezetet, amely biztosítja a közúti közlekedés környezetvédelmi fenntarthatóságát, kedvező a termelési rendszerek rugalmasságára és emeli az EU-s munkaerő szakértelmének szintjét;
29. úgy véli, hogy a szennyező anyagok kibocsátására vonatkozó normák igazi sikerként könyvelhetők el, amelyek már mostanra is nagyon tiszta üzemű személyautókat eredményeztek; hangsúlyozza annak fontosságát, hogy ezt a sikert a nehézgépjárművek esetében is elérjék; úgy véli, hogy az autóiipari ágazatban érvényesülő uniós környezetvédelmi szabályozásból eredő előnyök jóval az uniós piacon túl is elterjedhetnek;
30. üdvözli a személygépkocsik szennyezőanyag-kibocsátásának csökkentésére vonatkozó Euro 5 és Euro 6 normák gyors bevezetését;

⁽¹⁾ A Tanács 74/297/EGK irányelve (1974. június 4.) a gépjárművek belső berendezéseire (a kormányberendezés viselkedése ütközés esetén) vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről (HL L 165., 1974.6.20., 16. o.).

⁽²⁾ A Tanács 76/115/EGK irányelve 1975. december 18.) a gépjárművek biztonsági öveinek rögzítéseire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről (HL L 24., 1976.1.30., 6. o.).

⁽³⁾ A Tanács 78/932/EGK irányelve (1978. október 16.) a gépjárművek üléseinek fejtámláira vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről (HL L 325., 1978.11.20., 1. o.).

2008. január 15., kedd

31. úgy ítéli meg, hogy a levegőminőség javulása a kevésbé szennyező járművek bevezetésén túl csak a járműpark gyorsabb megújításával érhető el; úgy ítéli meg, hogy pénzügyi intézkedéseket kell életbe léptetni a fogyasztók arra való ösztönzése érdekében, hogy régi autóikat kevésbé szennyező járművekre cseréljék;
32. üdvözli a benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről szóló, 1998. október 13-i 98/70/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (üzemanyag-minőség irányelv) felülvizsgálatára vonatkozó javaslatot⁽¹⁾, amely a közúti közlekedési üzemanyagokból eredő üvegházhatású gázok életcikluson keresztül történő kibocsátásának figyelembe vételére irányul;
33. a közösségi jogalkotás összefüggésében felhívja a Bizottságot, hogy – a gépkocsik CO₂-kibocsátásával kapcsolatos, folyamatban lévő megbeszélés sérelme nélkül – kezdje el a kibocsátási teszteljárások újraértékelését és felülvizsgálatát, hogy jobban tükröződjének a valós felhasználási feltételek;
34. komoly aggodalmának ad hangot az elhasználadott járművekről szóló 2000. szeptember 18-i 2000/53/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽²⁾ nem harmonizált módon való végrehajtásával kapcsolatban; úgy véli, hogy az irányelv nem elég ambiciózus;

A szén-dioxid-kibocsátás jelentős mértékű csökkentése

35. üdvözli a Bizottságnak a személyautók szén-dioxid-kibocsátása csökkentésére irányuló terveit; úgy véli, hogy a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésének valamennyi összetevőjére, például az infrastruktúrára, a vezetői viselkedésre, az embereket a tisztább autók és járműtechnológia, valamint a bioüzemanyagok használatára indító ösztönző-rendszerre is kiterjedő integrált megközelítés lenne a legmegfelelőbb; bátorítja a Bizottságot, hogy fontolja meg egy olyan közös keret létrehozását, amely a technológiásemleges és lehetőleg harmonizált, szén-dioxid-vonatközös, jelentős szén-dioxid csökkentési potenciállal bír, ugyanakkor a verseny torzulásait elkerülő pénzügyi kezdeményezések koordinált alkalmazására vonatkozik; sürgeti a Tanácsot, hogy jusson megállapodásra Bizottság azon javaslatát illetően, amely az adókat a személyautók szennyezőanyag- (például szén-dioxid-) kibocsátásához kötné, annak érdekében, hogy elkerülhetővé váljon a belső piacnak a tagállamok általi eltérő alkalmazásból eredő további töredezettsége;
36. sürgeti a Bizottságot, hogy – figyelembe véve az uniós piac valóságos helyzetét, amelyben az átlagos járműpark-megújulási arány évente alacsonyabb, mint 10 % – tűzzön ki ambiciózus, de reális célokat; ezért hangsúlyozza azt a tényt, hogy az új autók megfizethetősége elengedhetetlen szerepet játszik a közösségi cél elérésében; hangsúlyozza, hogy minél ambiciózusabb kötelező célokat tűznek ki a szén-dioxid-kibocsátással kapcsolatban, annál több alkalmazkodási időt kell biztosítani az autóipar számára;
37. emlékezteti a Bizottságot, hogy az új személyautó típusok kifejlesztése körülbelül 5–7 évet vesz igénybe; úgy véli, hogy a kötelező céloknak elegendő reagálási időt kellene biztosítaniuk az autóipar számára; felhívja a Bizottságot, hogy 2015 előtt ne állapítson meg végleges kötelező szén-dioxid-kibocsátási célokat;
38. úgy véli, hogy az új személyautókra vonatkozó 125g/km átlagos szén-dioxid-kibocsátási célt el kell tudni érni; hangsúlyozza, hogy a Bizottságnak még ambiciózusabb hosszú távú szén-dioxidkibocsátás-csökkentési célokon kellene munkálkodnia az autóipari ágazatban; úgy véli, hogy ebben az összefüggésben alapvető fontosságú a célértékek fokozatos meghatározása a járművek súlyától függően;
39. üdvözli a Bizottság arra vonatkozó tervét, hogy 2020-ra 10 %-os kötelező érvényű bioüzemanyag-célokat tűzzön ki, feltéve, ha a fenntarthatósági követelményeket tiszteletben tartják és a második generációs technológia használata ösztönzést kap; felhív a fenntarthatóan termelt bioüzemanyagok tanúsításának kidolgozására; felhívja a Bizottságot, hogy a bioüzemanyagokra vonatkozó következő jogalkotási javaslatában csak a tanúsított, fenntartható bioüzemanyagok figyelembe vételét engedje meg a célkitűzés elérésénél; hangsúlyozza, hogy az étkezési növényekkel közvetlenül nem versenyző növényekből vagy növényi részekből származó, nagyobb hatékonyságot kínáló második generációs bioüzemanyagok fejlesztését és előmozdítását folytatni kell;
40. rámutat arra, hogy a bioüzemanyagok és a hidrogén fokozottabb felhasználása érdekében, ami az optimális környezetvédelmi teljesítmény előfeltétele, elengedhetetlen a szükséges helyi hálózatok kiépítésének ösztönzése a lakosok ellátásának biztosítása céljából;
41. úgy véli, hogy a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére irányuló intézkedéseknek nagyobb hangsúlyt kellene fektetniük a vezetői ismeretek növelésére a gazdaságos vezetési technikákat és az új technológiák legjobb kihasználását illetően;

⁽¹⁾ HL L 350., 1998.12.28., 58. o.

⁽²⁾ HL L 269., 2000.10.21., 34. o.

2008. január 15., kedd

42. úgy véli, hogy az üzemanyag-hatékonyság címén történő jobb jelölésének és a jobb szennyezőanyag-kibocsátási adatoknak köszönhetően a fogyasztók növekvő tájékozottsága hozzájárul a szén-dioxid-csökkenés megvalósításához; ezért felszólít az új személygépkocsik forgalmazása alkalmával a tüzelőanyag-fogyasztásról és CO₂-kibocsátásról szóló vásárlói információk rendelkezésre állásáról szóló 1999. december 13-i, az 1999/94/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ felülvizsgálatára a közelmúltban megvalósított bevált gyakorlatok figyelembevételével;
43. emlékeztet arra, hogy a gépkocsik CO₂-kibocsátásának csökkentése legkönnyebben a tömegközlekedési rendszerek átalakítása révén valósítható meg;
44. elismeri, hogy a Nemzetközi Autósövetség (FIA) vezető szerepet játszik azon innovatív környezetvédelmi technológiai változások terén, amelyek potenciális szén-dioxid-csökkentést és járulékosan hatékonyságjavulást jelentenek az új autók esetében;
45. sürgeti a FIA-t, hogy fokozza erőfeszítéseit többek között az autók energiahatékonyságának növelését célzó innovatív közúti közlekedési kutatás előmozdítására;
46. elismeri azt a szerepet, amelyet a motorsport játszhat a környezetbarát technológiához való viszonyulás és a fogyasztói szokások megváltoztatása terén; ezért kéri a FIA-t és a Forma 1 többi szereplőjét, hogy ennek megfelelően változtassanak a szabályaikon annak érdekében, hogy az olyan környezetbarát technológiák, mint a bioüzemanyagok, a négyhengeres motorok vagy a hibrid motorok könnyen alkalmazhatók legyenek;
47. tanulmány készítésére hív fel azon további nem műszaki intézkedések nyilvántartásba vétele érdekében, amelyeket a szén-dioxid-kibocsátás csökkentése céljából hajtottak végre az EU-ban;

A közúti közlekedés még biztonságosabbá tétele

48. üdvözli a Bizottság arra vonatkozó erőfeszítéseit – a fontos új technológiákat is beleértve –, hogy csökkentse a közúti balesetek áldozatainak számát; sürgeti a Bizottságot annak biztosítására, hogy a járművek biztonsági felszereléseire vonatkozó követelmények a CARS 21 magas szintű csoport által elfogadott jobb szabályozási elveknek megfelelően legyenek bevezetve; hangsúlyozza egy integrált megközelítés szükségességét, amely magában foglalja a járműtechnológiai fejlesztéseket, az infrastrukturális intézkedéseket, valamint az oktatást, a tájékoztatást és a végrehajtást a közútbiztonsági célok takarékosabb elérése érdekében;
49. elismeri az új technológiákat általában elsőként alkalmazó prémiumkategóriájú piac katalizátorszerepét; rámutat ugyanakkor, hogy a további biztonsági rendszerek fokozhatják a személyautók súlyát, és így megnövekedett szén-dioxid-kibocsátáshoz vezethetnek;
50. aggodalmát fejezi ki a járművek átlagos sebességnövekedésének közútbiztonságra gyakorolt kedvezőtlen hatása miatt; ezzel összefüggésben javasolja a Nemzetközi Gépjármű-ellenőrzési Bizottság (CITA) által 2007-ben közzétett, az Európai Uniónak a gépjárművek műszaki vizsgáztatásával kapcsolatos jövőbeli lehetőségeiről szóló tanulmány ajánlásainak végrehajtását; ajánlja egy biztonságos beállítást célzó kampány támogatását és az elektronikus menetstabilizáló rendszerek (ESC) standard tartozékként való mielőbbi fokozatos bevezetését;
51. felhívja Bizottságot, hogy javítsa a közútbiztonsági rendszert azáltal, hogy kötelezi a tagállamokat a tanulóvezetői képzési követelmények szigorítására, a kötelező képzés kiterjesztésére és a hivatásos vezetők rendszeres továbbképzését elrendelő szabályok bevezetésére;
52. felhívja a Bizottságot, hogy végezze el a közúti balesetek áldozatainak számának csökkentésére irányuló intézkedésekhez szükséges környezet 2007–2009. évekre vonatkozó, bejelentett értékelését;
53. kéri a Bizottságot, hogy dolgozzon ki olyan rendszert, amely lehetővé teszi az autógyártók számára, hogy büntetőszankciók nélkül gyárthassanak többlet-szén-dioxidot kibocsátó járműveket abban az esetben, ha ez a plusz kibocsátás közösségi szinten meghozott, jogilag kötelező érvényű biztonsági intézkedések következménye;
54. nem véli úgy, hogy a fényszóró nappali használatának az egész EU-ban kötelezőnek kellene lennie;

⁽¹⁾ HL L 12., 2000.1.18., 16. o.

2008. január 15., kedd

55. felhívja a Bizottságot, hogy prioritásként kezelve tegye hatékonyabbá a határokon átnyúló járművizsgálat rendszerét és az idegen tagállamban elkövetett közlekedési szabálysértések miatt kiszabott büntetések határon átnyúló behajtását;

Tisztességes körülmények megteremtése az autókereskedelmi kapcsolatokban

56. kijelenti, hogy az Európai Unió autóipara a világ egyik legversenyképesebb ágazata; úgy véli ugyanakkor, hogy a tisztességtelen verseny és a szellemi tulajdonjogok megsértése veszélyezteti ezt a pozícióját;

57. hangsúlyozza a WTO fontosságát az autóipar szempontjából az egyre globálisabb kereskedelmi környezetben; kiemelkedően fontosnak tartja, hogy a jelenlegi dohai fejlesztési forduló tárgyalásai a harmadik országok piacait a lehető legelérhetőbbé tegyék az autógyártók számára, különösen a feltörekvő harmadik országok potenciálisan nagy piacai esetében;

58. hangsúlyozza a WTO vitarendezési mechanizmusának fontosságát a harmadik országokba irányuló exporttal kapcsolatos problémák megoldásában; emlékeztet a WTO elé terjesztett viták kedvező kimenetelére Kanada, India és Indonézia esetében;

59. óvatosságra szólít fel a Bizottság arra irányuló erőfeszítéseit illetően, hogy alapjaiban felülvizsgálja a kereskedelmi védelmi eszközöket; emlékeztet arra, hogy az autóipar célpontja lehet harmadik országok versenyellenes gyakorlatainak, és sürgeti a Bizottságot, hogy biztosítsa az EU iparának a tisztességtelen gyakorlatokkal szembeni védelmében a kereskedelmi védelmi eszközök alapvető filozófiájának alkalmazását;

60. emlékeztet arra, hogy az EU-nak továbbra is kiemelten kell kezelnie a többoldalú kereskedelmi megállapodások sikeres megkötését; támogatja mindazonáltal a Bizottság arra irányuló szándékát, hogy új kétoldalú kereskedelmi megállapodásokról tárgyaljon, elsősorban Ázsiában, a piacra lépési feltételek javítása érdekében; hangsúlyozza, hogy a szabadkereskedelmi megállapodásoknak mindig magas szintű piacra lépést kell célozniuk a partnerországban; ragaszkodik ahhoz, hogy az uniós politika biztosítsa az uniós és nem uniós országokban működő uniós autógyártók versenyképességét; meg van győződve arról, hogy az autóipar számára fontossággal bír EU és az ASEAN, India, valamint a Mercosur közötti kétoldalú megállapodások megkötése;

61. sürgeti a Bizottságot, hogy az EU és Korea közötti szabadkereskedelmi megállapodás jelenlegi tárgyalásai keretében gondoskodjon arról, hogy Korea eltörölje az összes meglévő vámjellegű és nem vámjellegű akadályt, és ne hozzon létre újakat, és hogy több ENSZ-EGB előírást hajtson végre; kéri, hogy a Bizottság fontolja meg az uniós importvámok biztosítékok melletti fokozatos megszüntetésére vonatkozó stratégiát, és így javasolja ezen fokozatos megszüntetésnek a nem vámjellegű akadályok koreai oldalon történő megszüntetéséhez való hozzákapcsolását;

62. megismétli, hogy Korea aláírta és ratifikálta az 1958. évi ENSZ-EGB megállapodást, és ezzel elkötelezte magát az ENSZ-EGB előírások végrehajtása mellett; sürgeti a Bizottságot ennek a jövőbeli tárgyalások során történő hangsúlyozására és a gyors végrehajtáshoz való ragaszkodásra; megjegyzi, hogy az FTA-nak mindenesetre egyértelműen rögzítenie kell, hogy Korea lehetővé teszi az ENSZ-EGB szabványoknak megfelelő EU-ból importált autók számára a koreai piachoz való hozzáférést;

63. felhívja a Bizottságot, hogy értékelje egy gépjárművekkel foglalkozó munkacsoport, valamint a gépjárművekkel kapcsolatos intézkedésekről szóló külön gyorsított vitarendezési eljárás létrehozásának lehetőségét, amelyet az USA–Korea szabadkereskedelmi megállapodás vezetett be;

64. hangsúlyozza a szoros partnerség kialakításának fontosságát Kínával az egyenlő feltételeket teremtő szabályozási keretet kidolgozása terén; megállapítja, hogy a szellemi tulajdonjogok hatékony védelme a partnerség elengedhetetlen feltétele;

65. üdvözli a Bizottság kérését, mely szerint WTO-bizottságot kell létrehozni a behozott járműrészek Kína által történő kezelését illetően fennmaradó kérdések tekintetében, mivel ez a Bizottság szerint nem összeegyeztethető az egyes WTO-megállapodások több cikkével sem;

2008. január 15., kedd

66. támogatja a Bizottságot a Kínában fennálló jogi keretfeltételekkel kapcsolatos lépések során, amelyek célja, hogy tisztességes feltételeket és jogbiztonságot garantáljanak az e piacon működő európai vállalatok számára;

67. úgy említi az európai gumiabroncsipart, hogy az jelentős mértékben hozzájárul a sikeres európai gépjárműiparhoz; felhívja ezért a Bizottságot, hogy közelről vizsgálja meg az indokolatlan technikai kereskedelmi akadályok kérdését, ideértve a helyi technikai szabályozást is, amelyekkel a gumiabroncsipar a fontos feltörekvő ázsiai piacokon szembesül;

Kutatás és fejlesztés az autópárhban

68. ösztönzi a közösségi K+F finanszírozásával és a hetedik kutatási és fejlesztési keretprogram, a versenyképességi és innovációs keretprogram és az i2010 programokhoz hasonló kezdeményezések segítségével létrehozott együttműködés által elért eredmények; ösztönzi a Bizottságot, hogy a munkaprogramokkal célozza specifikusabban az autópárhban az új jogszabályokból vagy a megállapított kötelező kibocsátási célértékekből eredő igényeit;

69. kéri a Bizottságot, hogy 2012 előtt fogadjon el stratégiát az autópárh K+F finanszírozásának elégséges növelésére, különös figyelmet fordítva az ellátási szektorokra;

70. sürgeti a tagállamokat, hogy növeljék az autópárh K+F közpénzből való finanszírozását, és tegyék azt függővé a szén-dioxid-kibocsátási célok kötelezővé tételétől;

71. hangsúlyozza annak fontosságát, hogy a városokban megváltozzon a gépkocsi használat; úgy véli, hogy az üzemanyag-takarékos gépkocsik mellett elengedhetetlen az elektromos városi gépkocsik bevezetése; ezért felhív a szükséges technológiákkal kapcsolatos kutatás és fejlesztés támogatására;

72. felhívja az összes tagállamot és az EU-t, hogy adjanak meg minden szükséges támogatást az áttörést biztosító új technológiákkal, például a hidrogénmotorokkal, üzemanyagcellákkal, illetve hibridekkel kapcsolatos kutatáshoz és fejlesztéshez;

73. hangsúlyozza, hogy az információs és kommunikációs technológiák az intelligens forgalomirányító rendszerekben az egész EU-ban való teljes körű alkalmazásuk esetén – amelyek célja a folyamatos forgalom biztosítása – hozzájárulhatnak a környezetet és az emberi egészséget érintő káros hatások, valamint a balesetek és az energiapazarlás elkerüléséhez; az a véleménye, hogy a gépjárművek és az infrastruktúrák közötti zavartalan kapcsolat biztosítása érdekében a kommunikációs eszközöknek valamennyi tagállamban egységes európai szabványt kell követniük;

74. úgy véli, hogy az intelligens gépjárművekre irányuló kezdeményezés⁽¹⁾, a Galileo vagy az intelligens közlekedési rendszerek kialakítását támogató egyéb lehetőségek alkalmazása kiemelkedő fontosságú; felhívja ezért a Bizottságot, hogy erőteljesen támogassa ezek fejlesztését;

75. határozottan támogatja az információs és kommunikációs technológián alapuló innovációkkal kapcsolatos kutatás és fejlesztés folytatását; úgy véli, hogy az intelligens gépjárművekre irányuló kezdeményezés keretében új technológiai fejlesztések vezethetők be a közlekedés racionalizálásának elősegítése érdekében, hogy – azáltal, hogy megkönnyítik a járművezetők számára, hogy helyes döntést hozzanak és az úti céljuk eléréshez a leggyorsabb útvonalat válasszák –, a közlekedés még inkább környezetbarát legyen; felhív minden érdekelt felet, különösen a tagállamokat, hogy az eSegélyhívó rendszer végrehajtása érdekében hozzák meg a megfelelő rendelkezéseket;

76. az intelligens közlekedési rendszerrel kapcsolatban végzett munkát a sikeres gépjárműipar és az ipar környezeti hatásának csökkentésére irányuló, eredményes erőfeszítések kulcsának tekinti; úgy véli, hogy a Galileót példaként kellene említeni, és ezért a Galileo konzorciumon – amelyben az érdekelt tagok kötelezettséget vállalnak a projekt fejlesztésére – keresztül történő finanszírozására vonatkozó megoldás megtalálását kiemelt kérdésként kell kezelni;

77. úgy véli, hogy az Európai Technológiai Intézet első tudományos és innovációs társulásainak egyikét a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésének kell szentelni a járműtechnológiában;

⁽¹⁾ COM(2006)0059.

2008. január 15., kedd

A szerkezetátalakítási politikák és a követendő út

78. úgy véli, hogy meg kell teremteni az általános feltételeket az európai autóipar fenntarthatóvá tétele érdekében, valamint hogy képes legyen a technológiai, ökológiai és társadalmi innováció élvonalában maradni a magasan képzett munkaerő támogatásával;

79. elismeri, hogy az európai személygépkocsi-iparban a gyártók és a beszállítók egyaránt magasan képzett munkaerővel rendelkeznek, amely jelentős mértékben hozzájárult az európai személygépkocsi-ipar kiemelkedő teljesítményéhez;

80. rámutat az európai autóipar fontosságára a foglalkoztatás, a növekedés, az innováció és a versenyképesség tekintetében; úgy véli, hogy – noha az autóipar jelentős változásokon megy majd keresztül – a politikákat is módosítani kell annak érdekében, hogy az európai szabályok ne vezessenek munkahelyek elvesztéséhez;

81. fenntartja, hogy a közösségi környezetvédelmi, közútbiztonsági és energiahatékonysági jogszabályokból következik a munkaerő megfelelő oktatásának és képzésének szükségessége, annak érdekében, hogy azok képesek legyenek könnyebben alkalmazkodni egyaránt műszaki természetű és szabályozási jellegű változásokhoz, és hogy jobb munkavállalási kilátásokat élvezzenek;

82. felhívja a Bizottságot, hogy koordinálja a strukturális alapok és az Európai Globalizációs Alkalmazkodási Alap hatékony felhasználását, ahol az autóipar érintettsége felmerül;

83. felhív arra, hogy tartsák vissza a közösségi támogatást az olyan vállalatoktól, amelyek – miután ilyen támogatásban részesültek valamely tagállamban – egy másik országba költöztetik át gyártási tevékenységüket, anélkül, hogy teljes mértékben teljesítenék az érintett tagállammal kötött megállapodásaikat;

84. hangsúlyozza, hogy figyelembe véve a további szerkezetátalakítást, az EU-nak és a tagállamoknak a szerkezetátalakítás gördülékenységére és a munkavállalóknak kínált új lehetőségekre is hangsúlyt kell helyezniük;

85. úgy ítéli meg, hogy meg kell erősíteni a dolgozók rendelkezésére álló tájékoztatási és konzultációs csatornákat és mechanizmusokat az Európai Üzemi Tanács létrehozásáról vagy a közösségi szintű vállalkozások és vállalkozáscsoportok munkavállalóinak tájékoztatását és a velük folytatott konzultációt szolgáló eljárás kialakításáról szóló 1994. szeptember 22-i 94/45/EK tanácsi irányelv⁽¹⁾ szükséges felülvizsgálata révén;

86. fenntartja, hogy a munkavállalókkal történő egyeztetést és a dolgozók tájékoztatáshoz való jogát Európa-szerte meg kell erősíteni, annak érdekében, hogy a dolgozók a döntéshozatal korábbi szakaszában részt vehessenek, és így enyhíthessék a szerkezetátalakításból eredő hatásokat; rámutat ennek megfelelően a CARS 21 jelentésről szóló, fent említett bizottsági közleményben említett, a szerkezetátalakítással foglalkozó fórumra vonatkozó javaslat fontosságára;

87. felhívja a szociális partnereket, hogy megfelelő politikákat hajtsanak végre az ipar szerkezetváltása következtében fenyegetettek számára;

88. felhív a munkavállalók jobb tájékoztatására és a velük való egyeztetésre az iparnak a környezetkímélőbb járművek tervezéséből és gyártásából eredő új kihívásokhoz történő alkalmazkodási folyamata során;

89. rámutat a gyártók és a forgalmazók közötti jelenlegi kapcsolat felülvizsgálatának szükségességére, amelynek az autóipari ágazat versenyképességére gyakorolt hatása komolyan károsítja az ágazatban működő kis- és középvállalkozásokat; úgy véli, hogy a K+F és az ipari stratégiák területén az együttműködést stabilabb alapokon kell ösztönözni; sürgeti e célból a Bizottságot és a tagállamokat, hogy fogadják el a szükséges szakpolitikákat a fent említett kapcsolat stabilizálása és az abban rejlő nehézségek leküzdése érdekében szükséges keret létrehozása végett;

90. rámutat, hogy fontos az Európai Beruházási Bank forrásai használatának rendszeresebb tétele a kis- és középvállalkozások autóipari ágazatban történő támogatása és a kockázati tőkéhez való hozzáférésük elősegítése érdekében;

*

* *

91. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak.

(¹) HL L 254., 1994.9.30., 64. o.