

16.10.95

Unterrichtung

durch das
Europäische Parlament

EntschlieÙung zu der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über "Die Automobilindustrie - Heutige Lage, Herausforderungen, Strategie für die Zukunft und Aktionsvorschläge"

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments - 030201 - vom 6. Oktober 1995. Das Europäische Parlament hat die EntschlieÙung in der Sitzung am 21. September 1995 angenommen.

EntschlieÙung zu der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über "Die Automobilindustrie - Heutige Lage, Herausforderungen, Strategie für die Zukunft und Aktionsvorschläge" (KOM(94)0049 - C3-0158/94)

Das Europäische Parlament.

- in Kenntnis der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über die Automobilindustrie in der Europäischen Union (KOM(94)0049 - C3-0158/94,
 - in Kenntnis der vorherigen Mitteilung der Kommission über die Automobilindustrie,
 - unter Hinweis auf seine EntschlieÙung vom 17. November 1993 zur Mitteilung der Kommission über "Die europäische Automobilindustrie: Situation und vorrangige Aktionen"⁽¹⁾,
 - in Kenntnis der von den betroffenen Parteien übermittelten Unterlagen,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Wirtschaft, Währung und Industriepolitik sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Forschung, technologische Entwicklung und Energie, des Ausschusses für Außenwirtschaftsbeziehungen, des Ausschusses für soziale Angelegenheiten und Beschäftigung, des Ausschusses für Regionalpolitik, des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr und des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherschutz (A4-0188/95),
- A. in der Erwägung, daß eine dynamische und erfolgreiche Automobilindustrie für den Wohlstand Europas von grundlegender Bedeutung ist, da auf sie nahezu 2% des gesamten BIP in der EU und 1,8 Millionen Arbeitsplätze entfallen,
- B. in der Erwägung, daß sich die Anforderungen an die Automobilindustrie bezüglich der Technologie, des Umweltschutzes, der Produktionsverfahren, der weltweiten Konkurrenz und der Kundennachfrage nach sichereren, saubereren, zuverlässigeren und qualitativ besseren Autos grundlegend geändert haben,
- C. in der Erwägung, daß auf den starken Anstieg der Verkäufe um fast 6% im Jahr 1994 eine spürbare Abschwächung auf knapp 0,2% in den ersten vier Monaten dieses Jahres folgte,
- D. in der Erwägung, daß sich der Rückgang der Verkaufszahlen im Automobilsektor laut einer Studie der Kommission äußerst negativ auf die Beschäftigung ausgewirkt hat und allein im Zuliefersektor 400.000 Stellen abgebaut wurden,
- E. in der Erwägung, daß die Automobilindustrie in Europa mit der Aufgabe konfrontiert wird, den Wagen der Zukunft zu entwickeln und dabei mit ähnlichen Bemühungen der bedeutendsten Hersteller in Japan und in den Vereinigten Staaten zu konkurrieren,
- F. in der Erwägung, daß die Automobil- und Automobilteileindustrie in Partnerschaft mit der Kommission und den Mitgliedstaaten weiterhin bestrebt sein muß, das Investitionsniveau für Forschung, Umweltschutz und technologische Entwicklung sowie für Bildung und Ausbildung zu erhöhen, um Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern,

(1) ABl. C 329 vom 06.12.1993, S. 213.

- G. in der Erwägung, daß das Ziel, umweltfreundliche, kostengünstig produzierte, intelligente, qualitativ hochwertige und sichere Automobile für das Jahr 2000 und darüber hinaus zu entwickeln, Unterstützung verdient,
- H. besorgt über die Schwäche der Strategie der Kommission für den Automobilsektor, die auch weiterhin Einschränkungen durch ihr multisektorales Konzept und die Beschränkungen für ihre Unterstützung marktnaher Investitionen im Bereich von Forschung und technologischer Entwicklung unterliegt,
- I. in der Überzeugung, daß eine spezifische Strategie für die europäische Automobilindustrie erforderlich ist, um zu gewährleisten, daß sie eine wettbewerbsfähige Industrie von Weltruf bleibt, die das Auto der Zukunft produziert,
- J. in der Überzeugung, daß diese Strategie der Information im Zuge der weiteren Erfordernisse in bezug auf Verkehr und Mobilität in Europa bedarf, und unter Begrüßung der Tatsache, daß Kommissionsmitglied Neil Kinnock kürzlich die Task Force für intermodalen Verkehr eingesetzt hat, die eine wichtige Rolle im Hinblick auf die Entwicklung eines integrierten Verkehrs für die Europäische Union spielen kann,
- K. erleichtert darüber, daß durch das kürzlich erreichte Abkommen USA/Japan ein totaler Handelskrieg zwischen den Vereinigten Staaten und Japan verhindert worden ist und es nicht zu einer Untergrabung des multilateralen Systems und der Regeln der Welthandelsorganisation gekommen ist,
- L. besorgt darüber, daß die am 29. Juni 1995 zwischen den Vereinigten Staaten und Japan erzielte Vereinbarung sich nachteilig für die europäischen Automobilhersteller und Zulieferer auswirken könnte,
- M. in der Erwägung, daß die jüngste Ankündigung der Kommission zu begrüßen ist, der zufolge die Gruppenfreistellung für Vertriebsvereinbarungen für Kraftfahrzeuge um sieben Jahre verlängert werden soll,
- N. unter Befürwortung des bevorstehenden 2. Forums der Europäischen Automobilindustrie, das von der Europäischen Kommission und dem Europäischen Parlament am 5./6. Oktober 1995 in Stuttgart veranstaltet wird und das eine wichtige Gelegenheit darstellt, die Mitteilung der Kommission und seine vorliegende Entschließung zu prüfen,
- 1. fordert die Kommission auf, eine spezifische Strategie für die europäische Automobilindustrie zu entwickeln, die in ihrem Umfang den in Japan und den Vereinigten Staaten bereits eingeleiteten Bestrebungen vergleichbar ist, und zwar insbesondere durch:
 - a) Erweiterung des Aufgabenbereichs und des Arbeitsprogramms der kürzlich eingesetzten gemeinsamen Task Force der Kommission für das Auto von Morgen,
 - b) Neubewertung der Politik der Kommission und des Umfangs ihrer Finanzierung für die FTE im Automobilsektor, insbesondere mit dem Ziel, ein höheres Sicherheitsniveau vor allem bei der Sicherheit der Fußgänger und eine Verringerung der Umweltverschmutzung durch den Individualverkehr zu gewährleisten,
 - c) Schaffung eines hochrangigen Gremiums aus maßgeblichen Vertretern der Industrie, der Sozialpartner, der Automobilverbände/Benutzergruppen, des Parlaments und der Kommission, das dreimal jährlich zusammentreten soll, um die Auswirkungen der Skala der EU-Politiken für die Automobilindustrie sowie die Durchführung und Effizienz der neuen Gruppenfreistellung für die Vertriebs- und Wartungsvereinbarungen im Automobilsektor zu überprüfen;
 - d) Koordination der Europäischen FTE-Programme im Bereich der Automobile mit den nationalen Forschungsanstrengungen; die Forschung und Entwicklung be-

zöglich Kraftfahrzeuge im Rahmen der F+E-Programme der Gemeinschaft durch die "gemischte Gruppe" von Vertretern der Industrie und der Dienststellen der Kommission, wie sie in der Mitteilung der Kommission "Forschung und technologische Entwicklung - Koordination durch Zusammenarbeit" vorgeschlagen wird, ist anzugehen und transparent zu gestalten. Dafür ist eine angemessene Beteiligung des Europäischen Parlaments unerlässlich,

- e) Intensivierung der erfolgreichen Forschungsansätze im Telematikbereich. Die Ausrichtung sollte sich dabei auf Mobilität anstatt nur auf das Produkt "Auto" beziehen, und eine Weiterentwicklung zu kompletten Verkehrsmanagementsystemen sollte intendiert sein; Impulse für eine rasche Implementierung der Ergebnisse sind zu gestalten; den Bedürfnissen des Datenschutzes ist dabei Rechnung zu tragen,
 - f) verstärkte Berücksichtigung auch der sozioökonomischen Aspekte bei der Entwicklung des Autos der Zukunft, z.B. Auswirkungen auf Infrastruktur, Umwelt, Beschäftigung, Rolle der kleinen und mittleren Unternehmen, städtische Entwicklung, externe Kosten,
 - g) Unterstützung der Bemühungen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen und zur Sicherstellung der erwarteten Lohnniveaus in dem betroffenen Sektor;
2. hebt die Bedeutung der Ankurbelung der Nachfrage zur Stimulierung des Wachstums der europäischen Automobilindustrie hervor und fordert die Kommission auf, Vorschläge vorzulegen, die zu diesem Ziel führen;
 3. betont die Bedeutung von immer besser qualifizierten Arbeitskräften mit einer breiten Wissensgrundlage, die die Schaffung neuer Arbeitsstellen ermöglicht, die auf Kriterien der Kreativität, Innovation und Qualität basieren, welche eine Eigendynamik bei der Entstehung der Informationsgesellschaft und eine bessere Anpassung der Arbeitnehmer an die strukturellen Veränderungen der Industrie bewirken, was längerfristig zur Schaffung neuer Arbeitsplätze und zur Stabilität der Beschäftigung beiträgt;
 4. fordert die Kommission auf, die Mitgliedstaaten zu ermutigen, steuerliche Anreize für den Wechsel von Altfahrzeugen auf Neuwagen zu bieten und eine Bewertung des möglichen Nutzens eines europaweiten Anreizsystems durchzuführen, das sowohl Aktivitäten in der Industrie fördern als auch zur Modernisierung des Fahrzeugbestandes bei gleichzeitiger Senkung der Fahrzeugemissionen führen würde;
 5. fordert die Kommission auf, den Binnenmarkt möglichst bald zu vollenden, und zwar insbesondere noch ausstehende Entwürfe für Richtlinien im Rahmen der EWG-Gesamtfahrzeugtypgenehmigung sowie Vorschläge zur Harmonisierung der für den Kauf, die Registrierung und die Nutzung eines Wagens anfallenden Steuern vorzulegen, und zu gewährleisten, daß der Markt für die Versorgung mit Originalersatzteilen für Kraftfahrzeuge, für den derzeit dieselbe Freistellung von den Wettbewerbsregeln gilt, parallel zum Automobilmarkt selbst liberalisiert wird;
 6. fordert die Kommission auf, einen Vorschlag für einen finanziellen Beitrag zur Unterstützung der Tätigkeit der Task-Force für das Auto von morgen im Rahmen der ergänzenden Finanzierung des 4. Forschungsrahmenprogramms, wenn hierfür Mittel in angemessener Höhe bereit stehen, zu unterbreiten; über den Vorschlag wird 1996 bei der Revision des 4. Forschungsrahmenprogramms entschieden; hierfür muß ein Aktionsplan mit eindeutiger Schwerpunktsetzung vorgelegt werden; dabei sollen insbesondere Technologien für Fahrzeuge mit geringen oder ganz ohne Emissionen (Brennstoffzellen, Hybridmotoren, Verwendung alternativer Brennstoffe, z.B. nachwachsende Rohstoffe, verbesserte bestehende Benzin- und Diesel-Motorsysteme und elektrische Antriebssysteme), die Telematik-gestützte integrierte Mobilitätssysteme und die sozio-ökonomische Begleitforschung enthalten sein; parallel zu der Arbeit der Task-Force müssen die Kommission und die Mitgliedstaaten die Marktanwendung von Fahrzeugen mit geringen oder ganz ohne Emissionen und von Telematik-gestützten Mobi-

litätssystemen insbesondere in Ballungsräumen u.a. durch steuerliche und ordnungspolitische Maßnahmen forcieren;

7. fordert die Kommission auf, zu gewährleisten, daß die Automobilindustrie aus der Unterstützung der Kommission für die FTE angesichts der Schlüsselbedeutung dieses Sektors für die Stärke der Automobilindustrie als Ganzes den größtmöglichen Nutzen zieht; bei Maßnahmen zur Förderung des Technologietransfers und des Aufbaus kooperativer Netzwerke muß die Zulieferindustrie verstärkt einbezogen werden;
8. fordert die Kommission auf, Investitionen für Bildung und Ausbildung in der Automobilindustrie weiter zu unterstützen, die finanziellen Mittel der Gemeinschaft im Rahmen der Programme Leonardo da Vinci und Socrates stärker in Anspruch zu nehmen und Maßnahmen zur Förderung der Anpassung von Arbeitnehmern an Veränderungen in der Industrie und in den Produktionssystemen fortzusetzen; fordert ferner die Prüfung der Möglichkeit zur Durchführung einer Überprüfung der bestmöglichen praktischen Ausbildung und der Umstellung der Industrie in ganz Europa;
9. fordert die Kommission auf, insbesondere zu gewährleisten, daß die besonderen Anforderungen und Beiträge von Klein- und Mittelunternehmen zur Automobilindustrie uneingeschränkt berücksichtigt werden, daß Programme wie ADAPT ständig auf ihre "Benutzerfreundlichkeit" für KMU überwacht werden und daß KMU ein wirklicher Status als Schlüsselpartner hinsichtlich der Lösung von Problemen in der Automobilindustrie eingeräumt wird;
10. fordert die Kommission auf, möglichst strenge Normen im Einklang mit wissenschaftlichen und technischen Entwicklungen im Bereich der Sicherheit und Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen sowie insbesondere im Rahmen der EG-Gesamtfahrzeugtypengenehmigung mit dem Ziel zu entwickeln:
 - a) die Einführung einer Norm für Frontalaufpralltests mit versetzter verformbarer Barriere und eines Seitenaufpralltests mit einer Barriere mit 300 mm Bodenfreiheit zu fröhnen, jedoch realistischen Terminen zu unterstützen,
 - b) die Einführung eines Kindersicherheitssitzsystems als möglichst baldige obligatorische Auflage auf der Grundlage des für die Internationale Normenorganisation entwickelten ISOFIX-Konzepts zu unterstützen,
 - c) ein Verbot von "Kuhfängern" und die Förderung eines "fußgängerfreundlicheren" Fahrzeugdesigns zu unterstützen,
 - d) eine obligatorische Auflage für Sicherheitsgurte in Bussen und Reisebussen und für Maßnahmen zur Förderung ihrer Verkehrssicherheit zu unterstützen;
11. fordert die Kommission auf, die Entwicklung eines neuen europaweiten Kraftfahrzeugbewertungsprogramms zu unterstützen, in dessen Rahmen neue Typen auf Aufprallfestigkeit unter Anwendung der wirklichkeitsnächsten Frontal- und Seitenaufpralltestverfahren zu testen sind, eine breitere Verbraucheraufklärung und einen Markt für Sicherheitsleistung zu fördern;
12. fordert die Kommission auf, die Entwicklung umweltfreundlicher Fahrzeuge zu fördern, insbesondere eines Fahrzeugs mit geringen Emissionen bei einem Kraftstoffverbrauch von 3 Litern auf 100 km für den täglichen Gebrauch sowie ein umfassendes Spektrum von Maßnahmen zur Begrenzung der Umweltverschmutzung durch den Autoverkehr nach folgenden Gesichtspunkten zu entwickeln:
 - a) Maßnahmen gegen schlecht gewartete Fahrzeuge (sog. "Großverschmutzer") durch Förderung des Einsatzes von Fernmeßgeräten und die Einführung einer europaweiten Norm für die Verkehrssicherheit von Fahrzeugen einschließlich Emissionstests,

670/95

- b) obligatorische Anbringung von Bord-Diagnosesystemen (sog. "Green Box"-Systeme) im Rahmen der EWG-Gesamtfahrzeugtypgenehmigung sowie Einführung gemeinsamer unionsweiter Informationsnormen (einschließlich Signale, Fehlercodes, digitaler Datenaustausch, Testgeräte sowie Diagnoseinstrumente und -stecker) zur Vereinfachung von Diagnosen und Reparaturen,
 - c) Initiativen für einen gesetzlichen Rahmen in der Europäischen Union für integrierte Konzepte des Recycling von Automobilen und der Müllvermeidung im Automobilsektor zu ergreifen; bei FTE-Programmen zur Entwicklung von Automobilen ist die Recyclingfähigkeit als hochrangige Priorität zu setzen,
 - d) weitere Erforschung neuer Kraftstoffe, Antriebs- und Motortechnologien, wie sie im Rahmen des Joint-Auto-Oil-Programms durchgeführt werden,
 - e) Maßnahmen zur Verringerung der Geräuschemissionen von Fahrzeugen, insbesondere durch neue Gestaltung der Reifenlaufflächen und Straßenoberflächen;
 - f) umgehend den Vorschlag zur Stufe 2000 über Abgasgrenzwerte und Verbrauchsreduzierung vorzulegen. Dabei ist darauf hinzuwirken, daß es für PKW und leichte Nutzfahrzeuge einen gemeinsamen Vorschlag gibt;
13. fordert die Kommission auf, die eingehende Überwachung aller tarifären und nichttarifären Hemmnisse fortzusetzen, die den Zugang europäischer Fahrzeuge zu Märkten in Drittländern behindern, und insbesondere Südkorea zur Beseitigung aller bestehenden Handelshemmnisse - insbesondere der nichttarifären Hemmnisse - für den Zugang europäischer Automobile und Teile zu seinem Markt zu ermutigen, ferner die Einhaltung der Vereinbarung EU-Japan von 1991 auf der Grundlage der schriftlichen Vereinbarung der Kommission über die Elemente des Konsens zu überwachen sowie ein geregeltes offenes Welthandelssystem zu verteidigen;
14. fordert die Kommission auf, den Dialog über beschäftigungssichernde Arbeitszeitmodelle zu fördern und zu unterstützen sowie den Dialog über den notwendigen Strukturwandel zu moderieren, so daß geeignete Maßnahmen ergriffen werden können, die den Erneuerungsprozeß der Produktionsstrukturen begleiten; dabei soll ein besonderes Augenmerk auf die Sicherung der Beschäftigung gelegt werden;
15. fordert die Kommission auf, Maßnahmen zur Förderung modellhafter Projekte voranzutreiben, um die Entwicklung hin zu integrierten Verkehrskonzepten mit der Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger zu beschleunigen; der Weg von der Automobilindustrie zu Mobilitätsunternehmen muß unterstützt werden;
16. fordert die Kommission auf, eine bessere Koordinierung der verschiedenen regionalpolitisch bedeutsamen Ansätze für die Automobilindustrie (Forschungsprogramme, Gl, ESF etc.) auf der Grundlage der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und unter Beteiligung der regionalen Akteure, wie z.B. den Sozialpartnern, den Gebietskörperschaften und Verbänden zu vollziehen;
17. fordert die Kommission auf, ein Überwachungssystem für Produktionsverlagerungen von Automobilunternehmen zu entwickeln und Maßnahmen gegen den "Subventionstourismus" zu ergreifen, der von großen Firmen betrieben wird; fordert die Kommission auf, ihm regelmäßig über Produktionsverlagerungen und öffentliche Subventionen für die europäische Automobilbranche Bericht zu erstatten;
18. fordert die Kommission auf, internationale Kooperationen über Mindeststandards zu Arbeitszeiten, sozialen Bedingungen und Umwelt anzustreben, um gemeinsam auf globale Umweltprobleme zu reagieren und um unlautere Wettbewerbsvorteile abzubauen;

19. fordert die Kommission auf, die genaue Wirkung des am 29. Juni 1995 erreichten Abkommens USA/Japan für die europäischen Automobilhersteller und Zulieferer zu prüfen und an der Überwachung des Abkommens mit teilzuhaben, um sicherzustellen, daß alle Unternehmen von der zusätzlichen Öffnung des japanischen Marktes profitieren können;
20. beauftragt seinen Präsidenten, diese EntschlieÙung der Kommission, dem Rat und den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.