

Unterrichtung

durch das Europäische Parlament

EntschlieÙung zur europäischen Automobilpolitik

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT –

- in Kenntnis der Mitteilungen der Kommission „Ein großer Binnenmarkt für Kraftfahrzeuge“ [SEK (89) 2118], „Die Zukunft der Automobilindustrie“ und „Industriepolitik in einem offenen und wettbewerbsorientierten Umfeld“ [KOM (90) 556],
- in Kenntnis seiner früheren EntschlieÙungen zur europäischen Automobilindustrie¹⁾,
- in Kenntnis des EntschlieÙungsantrages vom 7. Februar 1990 von Herrn de Donnea zur Gemeinschaftspolitik im Automobilsektor (B3-0246/90),
- in Kenntnis der Ausführungen während der von ihm initiierten Anhörung über die Automobilindustrie vom 28. bis 29. Oktober 1985,
- in Kenntnis der Ausführungen während der von ihm organisierten Anhörung über die Industriepolitik der Europäischen Gemeinschaft vom 19. Juli 1990,
- in Kenntnis des Berichts des Massachusetts's Institute of Technology,
- in Kenntnis des Berichts des Sonderausschusses des britischen Oberhauses,
- in Kenntnis der Anregungen, die während der Ausarbeitung dieses Berichts von seiten der Betroffenen übermittelt wurden,
- in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Wirtschaft, Währung und Industriepolitik (A3-140/91),

¹⁾ ABl. Nr. C 46 vom 23. Februar 1987, S. 111, ABl. Nr. C 117 vom 30. April 1984, S. 68 und ABl. Nr. C 28 vom 9. Februar 1981, S. 17.

1. stellt fest, wie wichtig die europäische Automobilindustrie für die europäische Wirtschaft und Beschäftigung ist; zwei Millionen Arbeitnehmer hängen direkt und sieben Millionen Arbeitnehmer indirekt davon ab;
2. bedauert, das Fehlen eines übersichtlichen schriftlichen Plans, in dem ein geeigneter Zeitpunkt für die vollständige Beseitigung aller technischen und sonstigen Hemmnisse für den Freihandel für alle innerhalb der Europäischen Gemeinschaft hergestellten Kraftfahrzeuge festgelegt wird;
3. stellt fest, daß die Marktanteile und die Werksverpflanzungen („Transplants“) der Japaner in Europa im Zeitraum 1980 bis 1990 ständig zugenommen haben und weist auf die Erfahrungen der Vereinigten Staaten mit den japanischen „Transplants“ hin, die im Zeitraum von 1975 bis 1990 um 25 Prozent zugenommen haben;
4. ist sich der Tatsache bewußt, daß sich die europäische Automobilindustrie der Herausforderung der Bedingungen des Binnemarktes und der japanischen Konkurrenz stellen muß, und zwar unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts, des wachsenden ökologischen Drucks und der allgemeinen Verkehrspolitik; begrüßt die Erfahrungen, die die Gemeinschaft im Telekommunikations- und Luftfahrtsektor mit der umfassenden Bereitstellung finanzieller und menschlicher Ressourcen der Gemeinschaft für die europäische Technologie gesammelt hat;
5. unterstreicht, daß die Automobilindustrie aufgrund des erforderlichen Umweltschutzes (Senkung der schädlichen Abgase, Notwendigkeit, die Autowracks wiederzuverwenden bzw. -zuwerten, Bekämpfung des Treibhauseffekts, ...) erhebliche Ausgaben tätigen muß (materielle und immaterielle Investitionen), um ihre Produkte (Benutzung und Art der Herstellung) umweltfreundlicher zu gestalten;
6. ist der Ansicht, daß die europäische Automobilindustrie für einen solchen Wandel und zur Vorbereitung eines offeneren Wettbewerbs einen Übergangszeitraum benötigt, für den die freiwilligen Beschränkungen von Ausfuhren bestimmter Handelspartner, insbesondere der japanischen in die Europäische Gemeinschaft weiterhin gelten;
7. bedauert, daß die Kommission die Sozialpartner vor den Gesprächen mit den Japanern nicht zu ihrer Mitteilung konsultiert hat, um zu „flexiblen und behutsamen“ Regelungen für die Einfuhren und „Transplants“ zu gelangen;
8. ist in Anbetracht der Gefahr einer Überkapazität in der EG der Ansicht, daß die Einfuhr japanischer Autos in die EG in der Übergangszeit streng begrenzt werden sollte; vertritt im Bewußtsein des Umfangs der japanischen Investitionen in der EG die Auffassung, daß die allmähliche Ersetzung von Einfuhren japanischer Autos in die EG durch deren lokale Produktion die Schaffung von Arbeitsplätzen und die Wertschöpfung begünstigen werden; um als Gemeinschaftsprodukte betrachtet

zu werden, sollten in der EG hergestellte Autos einen von der Kommission festgelegten EG-Produktionsanteil von mindestens 80 Prozent aufweisen;

9. ist der Auffassung, daß eine mit freiwilligen Exportbeschränkungen verbundene Übergangszeit möglichst kurz bemessen und genutzt werden sollte, um eine Öffnung des japanischen Marktes zu erzielen;
10. hat Kenntnis von den umfangreichen Einfuhren von Gebrauchtwagen aus Japan wobei diese Gebrauchtwagen entsprechend den japanischen Normen hergestellt und nie nach der EG-Betriebserlaubnis überprüft wurden, ist sich im Hinblick auf den vorgesehenen vollständig freien Verkehr von Kraftfahrzeugen zwischen den Mitgliedstaaten nach Vollendung des Binnenmarktes der Auswirkungen dieser Entwicklung bewußt;
11. ist ferner der Ansicht, daß die Institutionen der Gemeinschaft zur Rechtfertigung der Kosten, die den europäischen Verbrauchern durch die Übergangsperiode entstehen, verpflichtet sind, sich davon zu überzeugen, daß die europäischen Hersteller diese Gelegenheit nutzen werden, ihre Betriebe so umzurüsten, damit sie mit den Besten in der Welt erfolgreich konkurrieren können;
12. ist sich vollkommen der Tatsache bewußt, daß die Kraftfahrzeug- und Lkw-Industrie in der Europäischen Gemeinschaft weltweit voll wettbewerbsfähig werden muß, und unterstützt daher die Entwicklung der Produktion von Kraftfahrzeugen in den Ländern Südeuropas;
13. ist der Ansicht, daß die Erhöhung des Lebensstandards solcher Länder und schließlich das Erreichen eines gemeinsamen Niveaus innerhalb der Europäischen Gemeinschaft angestrebt werden sollte;
14. wünscht, von den Plänen der Gemeinschaft, in einigen Sektoren für flankierende soziale Maßnahmen im Zusammenhang mit der Rationalisierung und Umstrukturierung zu sorgen, in Kenntnis gesetzt zu werden, ist jedoch der Ansicht, daß im Rahmen dieser Maßnahmen die Interessen der Arbeitnehmer und ihr Recht auf gute Arbeitsbedingungen und ein angemessenes Entgelt geachtet werden müssen; ist sich der Tatsache bewußt, daß aufgrund der neuesten Technologie im Bereich der Rationalisierung der Produktion in den nordeuropäischen Automobilindustrien erhebliche Einsparungen erzielt wurden und daher die Zahl der Arbeiter und Angestellten, sowie der für die Herstellung eines Kraftfahrzeugs erforderlichen Mannstunden zurückgegangen ist; ist sich des veränderten Gleichgewichts zwischen Kapital und Arbeit, das für die Wettbewerbsfähigkeit in der internationalen Automobilindustrie erforderlich ist, bewußt; wünscht daher, daß die Pläne der Gemeinschaft für soziale Maßnahmen in bestimmten Sektoren auf angemessene Weise sowohl mit der Umstrukturierung der Industrie als auch mit der Umschulung der aufgrund der in der Industrie notwendigen Anwendung der

- neuen Technologien entlassenen Arbeitskräfte, verknüpft werden. Solche Maßnahmen könnten auch für die Automobilindustrie im Rahmen einer echten Industriepolitik auf Gemeinschaftsebene in Betracht gezogen werden;
15. begrüßt die Initiativen von Herstellern und Gewerkschaften im Bereich der Erwachsenenbildung und hält ferner berufsbildende Maßnahmen auf allen Ebenen für eines der Schlüsselemente für die Motivierung der Arbeitnehmer und die Effizienz und folglich für eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit;
 16. fordert, daß die Mitgliedstaaten die Richtlinie betreffend Massenentlassungen bei Betriebsschließungen einhalten und wartet auf den ausstehenden Vorschlag der Kommission über die Anhörung und Unterrichtung der Arbeitnehmer;
 17. drängt auf eine rasche Prüfung der Richtlinienentwürfe betreffend die Arbeitszeitregelung und die sogenannten atypischen Arbeitsverhältnisse, um bei der Flexibilisierung und Deregulierung im Bereich der Beschäftigung auf Gemeinschaftsebene den Mindestanforderungen gerecht zu werden;
 18. begrüßt die Schlußfolgerungen im Kommissionsdokument über die städtische Umwelt und fordert nachdrücklich durchgreifende Maßnahmen zu deren Verwirklichung;
 19. begrüßt die Berichte des Parlaments über die Abgaskontrollen für Kraftfahrzeuge (Bericht Vittinghof und Bericht Alber) und fordert den Rat nachdrücklich auf, die Maßnahmen unverzüglich zu verabschieden;
 20. ist der Ansicht, daß die Arbeiten an der europäischen Gesamtbetriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge rasch zum Abschluß gebracht werden sollten, um auch auf diese Weise die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie zu stärken;
 21. stellt fest, daß die technologische Integrität der verarbeitenden Industrie der Gemeinschaft insbesondere im Hinblick auf den Erhalt der europäischen Forschungs- und Entwicklungskapazität gewahrt werden muß; unterstreicht die Notwendigkeit, den technischen Fortschritt in der verarbeitenden Industrie der Gemeinschaft durch eine angemessene Forschungs- und Entwicklungspolitik zu fördern;
 22. stellt fest, daß der Ausrüstungssektor und die komplexen gegenseitigen Beziehungen zwischen den Endmontagefirmen und den Ausrüstern immer größere Bedeutung gewinnen;
 23. besteht im Interesse der Offenheit und Auskunftspflicht und um zu gewährleisten, daß die Gemeinschaftsstrategie im Bereich der Automobilindustrie von einem Konsens getragen wird, darauf, daß jede Umstrukturierung der Industrie auf positive und praktische Weise in einem Dialog und in Partnerschaft zwischen den Hauptbeteiligten, d. h. zwischen Herstellern, Gewerkschaften, Verbrauchern, Politikern und Gebietskörperschaften durchgeführt wird;

24. betont, daß diese Partnerschaft besonders auf lokaler Ebene unter Einbeziehung der Gemeinden und Regionen wichtig ist, in denen die Automobilindustrie eine bedeutende Rolle spielt oder spielen wird;
25. stellt fest, daß es in verschiedenen Wirtschaftssektoren paritätische Ausschüsse gibt, in denen die Sozialpartner und die EG-Kommission wirtschaftliche und soziale Maßnahmen für den betroffenen Sektor erörtern;
26. begrüßt in diesem Zusammenhang die Verpflichtung der Kommission, im Sinne von Artikel 10 des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung ein europäisches Netz der Automobilindustrieregionen und -gemeinden als einen ersten Schritt zur Einführung eines integrierten gemeinschaftsweiten Automobilindustrieprogramms zu schaffen, und fordert nachdrücklich, daß die übrigen Punkte vorrangig untersucht und verwirklicht werden;
27. fordert die Regierungen der Mitgliedstaaten und den Rat auf,
 - a) den raschen Aufbau der Wirtschafts- und Währungsunion zu unterstützen, um die finanzielle Stabilität zu fördern und langfristige, zinsgünstige Investitionen in der verarbeitenden Industrie anzuregen,
 - b) stärker in die Berufsausbildung zu investieren,
 - c) aa) Investitionen in kostengünstige, effiziente, sichere, integrierte öffentliche Verkehrssysteme,
bb) Anreize zur Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene,
cc) steuerliche Maßnahmen zur Verringerung des Benzinverbrauchs,
 - d) in Betracht zu ziehen, daß verbesserte menschliche Beziehungen zwischen Regierungen, Management und Arbeitnehmern sowie verbesserte grenzüberschreitende Verbindungen für die Umstrukturierung der europäischen Automobilindustrie auf einer international wettbewerbsfähigen Basis von wesentlicher Bedeutung sind;
28. fordert die Hersteller und Gewerkschaften dringend auf
 - a) das soziale Aktionsprogramm der Gemeinschaft und insbesondere die Pläne der Kommission zur Weiterentwicklung des sozialen Dialogs gemäß ihrem Arbeitsprogramm für 1991 zu unterstützen,
 - b) jeden Übergangszeitraum voll dafür zu nutzen, die Herstellungsmethoden, die Produkt/Fertigungsinnovation, die Investitionsniveaus, die Ausbildung und die Beziehungen zwischen den Sozialpartnern zu verbessern, die für die Anpassung der Industrie an den weltweiten Wettbewerb erforderlich sind und die Arbeitsbedingungen zu verbessern,
 - c) an der Entwicklung eines Rahmens für die Beziehungen zwischen den Sozialpartnern mitzuwirken, der die Zufriedenheit am Arbeitsplatz, die Mitbestimmung der Arbeit-

nehmer und die Produktivität optimal gewährleistet sowie dem Wandel und der Innovation zum gegenseitigen Nutzen der Sozialpartner und der gesamten Industrie förderlich ist,

- d) mehr Mittel zur Verfügung zu stellen, damit sich Angestellte und Arbeiter mit ihren Gewerkschaften darauf vorbereiten können, sich den erforderlichen Veränderungen zwischen Kapital und Arbeit in der Struktur der Industrie, die in einem Binnenmarkt ohne Binnengrenzen zwischen den Mitgliedstaaten erforderlich sind, damit die Gemeinschaft auf internationaler Ebene wettbewerbsfähig ist, anzupassen;

29. fordert die Kommission auf,

- a) sobald wie möglich ein EG-Forum für die Automobilindustrie zu schaffen, auf dem Vertreter der Kommission, Hersteller, Gewerkschaften und Gebietskörperschaften mit den betroffenen Mitgliedern des Europäischen Parlaments zusammenkommen, um industrielle, soziale, umweltpolitische und verkehrstechnische Maßnahmen im Zusammenhang mit der Automobilindustrie zu erörtern,
- b) im Rahmen dieser Partnerschaft deshalb eine mit mehr Mitteln ausgestattete und stärker integrierte Politik für diesen gesamten Sektor zu entwickeln, in deren Kontext umgehend alle Fragen betreffend die Schaffung eines Binnenmarktes für Kraftfahrzeuge unter besonderer Berücksichtigung des Zugangs japanischer und anderer importierter Kraftfahrzeuge zum Gemeinschaftsmarkt erörtern würden,
- c) die Erörterungen mit den europäischen Automobilherstellern im Rahmen gegenseitiger Verpflichtungen durchzuführen; vor allem sollten die Hersteller aufgefordert werden, ausreichende Informationen über die Unternehmensstrategie zur Verfügung zu stellen, um den Institutionen der Gemeinschaft eine fundierte Beurteilung darüber zu ermöglichen, ob ihre Maßnahmen in Verbindung mit dem Übergangszeitraum, der Ausbildung, der F&E-Förderung usw. die angestrebten wirtschaftlichen und sozialen Ziele erreichen,
- d) die Fortschritte bei der Verwirklichung dieser Ziele zu überwachen und den Dialog mit den Sozialpartnern aufrechtzuerhalten,
- e) einen Expertenausschuß einzusetzen, der in regelmäßigen Abständen Berichte über die wirtschaftlichen, technologischen, organisatorischen und sozialen Entwicklungen in der Automobil- und Zuliefererindustrie vorlegt,
- f) das Europäische Parlament in diesem Zusammenhang weitaus intensiver und auf regelmäßiger Grundlage formell zu konsultieren;
- g) ein Frühwarnsystem für den Fall eines bedeutenden Strukturwandels sowohl in Wachstumssektoren als auch in im Niedergang befindlichen Sektoren einzurichten, damit Maßnahmen im Bereich von Infrastruktur, Ausbildung und

soziale und personenbezogene Förderprogramme durchgeführt werden können,

- h) die finanziellen und strukturellen Auswirkungen solcher Maßnahmen zu prüfen, die infolge jeglicher Umstrukturierung in der Industrie erforderlich sein könnten,
- i) regelmäßig Berichte über die Struktur der Automobil- und Zulieferindustrie in der EG vorzulegen, die sich mit folgendem befassen:
 - Entwicklung,
 - Produktion,
 - Verkaufszahlen,
 - Management,
 - Konzepte,
 - Lieferstrategien,
 - Technologien,
 - Organisation der Arbeitsverhältnisse,
 - quantitative und qualitative Entwicklung der Beschäftigung,
 - soziale Normen,
 - Entwicklung der Beziehungen zwischen den Sozialpartnern,
- j) eine gemeinschaftsweite Erforschung der räumlichen Folgen und der Auswirkungen auf die Arbeitskräfte zu fördern, die sich durch den technologischen Wandel und die umweltpolitischen Einflüsse auf die Automobilindustrie ergeben,
- k) ein Berufsbildungsprogramm der Gemeinschaft für die Anwendung neuer Technologien und für die Weiterbildung der Arbeitnehmer und der Personen, die durch strukturellen Niedergang und Betriebsschließungen in der Automobilindustrie freigesetzt werden, aufzustellen,
- l) ein EG-Programm zur Förderung einer am Menschen Beschäftigung und Organisation der Arbeitsverhältnisse in der Automobilindustrie auszuarbeiten,
- m) Vorschläge auszuarbeiten, die darauf abzielen, den Anteil der EG-Bestandteile insbesondere unter Einschluß eines Anteils von EG-Forschung und Entwicklung zu maximieren,
- n) spezifische F&E-Programme für die Automobilindustrie zu fördern, um deren Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit zu stärken, damit sie sich technisch besser auf die künftigen Anforderungen der Autobesitzer und -fahrer, der Gemeinschaft und der Umwelt einstellen und sich im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln und den sozialen Erfordernissen besser anpassen kann, insbesondere im Hinblick auf Sicherheit, Verkehrsdichte, Straßenverhältnisse und Verkehrsstaus in den Innenstädten; und der Automobilindustrie (durch F&E, Verordnungen und wirtschaftliche Instrumente) zu helfen, insbesondere ihre Bemühungen zur Wiederverwertung der Autowracks zu intensivieren,

- o) Vorschläge für ein EG-Programm zur Förderung ökologisch vertretbarer integrierter Verkehrssysteme sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr vorzulegen,
 - p) mit den betroffenen Parteien, (Ölindustrie, Automobilindustrie, ...) ein F&E-Programm zur Einführung von saubereren Kraftstoffen einzurichten,
 - q) sicherzustellen, daß alle Einstellungs- und Übernahmepraktiken in der Industrie vereinbar mit den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über die Chancengleichheit sind,
 - r) einen Plan auszuarbeiten, in dem ein geeigneter Termin vorgesehen wird, damit Fahrer, die innerhalb der Europäischen Gemeinschaft hergestellte Kraftfahrzeuge besitzen, frei und ungehindert die Grenzen zwischen allen Mitgliedstaaten überqueren können,
 - s) alle Verstöße gegen die Wettbewerbspolitik der Europäischen Gemeinschaft mit größerer Strenge zu ahnden, insbesondere im Hinblick auf alle nationalen Subventionen und staatlichen Beihilfen für die Automobilindustrie, die nicht in den Bereich dieser Politik fallen,
 - t) angemessene Maßnahmen zu ergreifen, um den Auswirkungen der umfangreichen Einfuhren von Gebrauchtwagen aus Japan nach Irland unter Berücksichtigung der Einfuhr von Gebrauchtwagen bei der Festlegung der freiwilligen oder obligatorischen Quote für Kraftfahrzeuge entgegenzuwirken, die insgesamt in die Europäische Gemeinschaft eingeführt werden dürfen, bis verbindliche harmonisierte Bestimmungen für eine EG-Betriebserlaubnis eingeführt worden sind,
 - u) noch anstehende Themen, vor allem die EG-Betriebserlaubnis, voranzutreiben;
30. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung der Kommission, dem Rat, den Regierungen der Mitgliedstaaten, dem Verband der Europäischen Automobilhersteller (ACEA), dem EGB, MILAN (Motor Industry Local Authorities Network) sowie den Verbraucher- und Umweltschutzorganisationen zu übermitteln.