

Wtorek, 15 stycznia 2008 r.

I

(Rezolucje, zalecenia i opinie)

PARLAMENT EUROPEJSKI

TEKSTY PRZYJĘTE

CARS 21: ramy prawne podstawą dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego

P6_TA(2008)0007

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 15 stycznia 2008 r. w sprawie CARS 21: ramy prawne podstawą dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego (2007/2120(INI))

(2009/C 41 E/01)

Parlament Europejski,

- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Ramy prawne podstawą dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego w XXI w. — Stanowisko Komisji w sprawie sprawozdania końcowego grupy wysokiego szczebla CARS 21 — Wkład w strategię UE na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia” (COM(2007)0022),
 - uwzględniając konkluzje Rady ds. Konkurencyjności z dni 21-22 maja 2007 r.,
 - uwzględniając sprawozdanie końcowe grupy wysokiego szczebla pod tytułem „CARS 21 — Ramy prawne podstawą dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego w XXI wieku”,
 - uwzględniając art. 45 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii oraz opinie Komisji Handlu Międzynarodowego, Komisji Gospodarczej i Monetarnej, Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych, Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności, Komisji Rynku Wewnętrznego i Ochrony Konsumentów, Komisji Transportu i Turystyki oraz Komisji Prawnej (A6-0494/2007),
- A. mając na uwadze, że Komisja udzieliła odpowiedzi na sprawozdanie grupy wysokiego szczebla CARS 21, w której znalazły się wszystkie zainteresowane podmioty w celu zbadania głównych obszarów polityki mających wpływ na przemysł motoryzacyjny w UE oraz opracowania zaleceń odnośnie do przyszłych ram prawnych,
- B. mając na uwadze, że przemysł motoryzacyjny UE jest jednym z jej najważniejszych sektorów gospodarki, produkuje bowiem rocznie 19 milionów pojazdów i zapewnia bezpośrednio 2,3 mln miejsc pracy, a pośrednio dodatkowych 10 mln miejsc pracy w sektorach pomocniczych,

Wtorek, 15 stycznia 2008 r.

- C. mając na uwadze, że rynek samochodowych części zamiennych różnych marek, a także serwisowania i naprawy odgrywa znaczną rolę w zapewnianiu mobilności w przystępnych cenach, zapewnianiu konsumentom, czyli 270 mln kierowców w UE, większego wyboru w zakresie serwisu posprzedażowego, w utrzymywaniu na drogach w Europie bezpiecznych i ekologicznie czystych pojazdów oraz w zachowaniu rozsądnego przekroju małych i średnich przedsiębiorstwach (MŚP) w Europie poprzez zapewnianie zatrudnienia 3,5 mln osób w MŚP,
- D. mając na uwadze, że Komisja promuje zintegrowaną strategię dla zapewnienia ciągłej konkurencyjności przedsiębiorstw Unii Europejskiej w coraz bardziej zglobalizowanym otoczeniu, oraz mając na uwadze, że strategia została określona w komunikacie zatytułowanym „Globalny wymiar Europy — konkurowanie na światowym rynku — wkład do strategii na rzecz wzrostu i zatrudnienia UE” (COM(2006)0567), w jej dokumencie roboczym zatytułowanym „Globalny wymiar Europy: wzmocnione partnerstwo na rzecz lepszego dostępu do rynku dla europejskich eksporterów — ocena wpływu” (SEC(2007)0452) oraz w jej komunikacie zatytułowanym „Europa w erze globalizacji: Europejskie instrumenty ochrony handlu w kontekście zmian w gospodarce światowej — zielona księga do konsultacji społecznej” (COM(2006)0763),
- E. mając na uwadze, że strategia określona w tych dokumentach jest aktualnie wdrażana w ramach negocjacji nad szeregiem dwustronnych i regionalnych umów o wolnym handlu,
- F. mając na uwadze, że przemysł motoryzacyjny różni się znacznie w poszczególnych państwach członkowskich pod względem strategii, struktury i globalnego zasięgu, oraz że należy w pełni uwzględnić te różnice, rozwijając nową strategię handlową o bardziej globalnej orientacji,
- G. mając na uwadze, że w 2006 r. wyeksportowano 20 % pojazdów wyprodukowanych w UE, a w 2004 r. wywóz pojazdów silnikowych oraz części i akcesoriów do nich stanowił odpowiednio 8,7 % i 2,8 % eksportu przemysłowego UE, co pokazuje szczególną wrażliwość przemysłu motoryzacyjnego na warunki wywozu, oraz mając na uwadze, że w 2004 r. nadwyżka w zewnętrznym handlu UE w odniesieniu do urządzeń transportowych była szacowana na 60,2 mld EUR; mając na uwadze, że wysoka pozycja Unii Europejskiej na skalę światową wynika w szczególności z faktu, że jest ona największym na świecie producentem samochodów osobowych i drugim największym producentem ciężarówek, a również z wielkości i stopnia konsolidacji rynku wewnętrznego, rosnącej internacjonalizacji branży motoryzacyjnej, reputacji marek i jakości usług europejskich, mocnej pozycji eksportowej producentów europejskich oraz ich znaczącej obecności na rynkach o dużym potencjale wzrostu,
1. z zadowoleniem przyjmuje sprawozdanie końcowe grupy wysokiego szczebla ds. inicjatywy CARS 21 oraz komunikat Komisji nakreślający kierunki przyszłej polityki dotyczącej przemysłu motoryzacyjnego;
 2. wyraża nadzieję, że parlamenty państw członkowskich i ich regionów zechcą przyłączyć się do wyników procesu CARS 21; zauważa, że badająca sprawy przemysłu motoryzacyjnego sieć współpracy między-parlamentarnej, koordynowana przez Parlament, mogłaby przynieść realne korzyści w dziedzinie bezpieczeństwa na drogach, ochrony środowiska naturalnego, innowacyjności i konkurencyjności;

Pełne ukształtowanie wewnętrznego rynku samochodów

3. wzywa władze państw członkowskich do ścisłej współpracy z Komisją we wdrażaniu zaleceń grupy CARS 21; zauważa w szczególności potrzebę zapewnienia, że nowe przepisy regulujące sektor przemysłu motoryzacyjnego będą uchwalane w sposób skoordynowany i nie doprowadzą do zakłóceń na rynku wewnętrznym;
4. podkreśla potrzebę udoskonalenia unijnego systemu homologacji typu pojazdów, obejmującego wszystkie pojazdy silnikowe;
5. potwierdza swoje poparcie dla skutecznej procedury homologacji typów pojazdów określone w swoim stanowisku przyjętym w drugim czytaniu w dniu 10 maja 2007 r. w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów⁽¹⁾;
6. zwraca się do Komisji o coroczne przedstawianie Parlamentowi sprawozdań na temat funkcjonowania procedur homologacji typów pojazdów i monitorowania procesu komitologii przez Komisję;

⁽¹⁾ Teksty przyjęte, P6_TA(2007)0176.

Wtorek, 15 stycznia 2008 r.

7. wzywa Komisję do zapewnienia właściwego wykonania swojego rozporządzenia (WE) nr 1400/2002 z dnia 31 lipca 2002 r.⁽¹⁾ w odniesieniu do dystrybucji pojazdów silnikowych w UE (rozporządzenie o wyłączeniach grupowych); jest ponadto zdania, że w procesie przeglądu tego rozporządzenia Dyrekcja Generalna Komisji ds. Konkurencji powinna uważać się za uczestnika działań opartych na zintegrowanym podejściu do prawodawstwa w tej dziedzinie;

8. proponuje — w celu zwiększenia konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego w Unii Europejskiej — powiązać przegląd rozporządzenia o wyłączeniach grupowych z przeglądem średniookresowym CARS 21, ułatwiając w ten sposób współpracę między podmiotami sektora, uniemożliwiając nieprawidłowe wykorzystywanie pomocy państwowej i wspierając politykę konkurencji na szczeblu międzynarodowym;

9. zwraca się do Komisji o zaproponowanie mechanizmów dotyczących procedury rejestracyjnej, co ułatwi transgraniczny handel pojazdami, w szczególności używanymi, popiera opinie Komisji w sprawie procedur rejestracji pojazdów silnikowych⁽²⁾ i rozwiązywania problemów, jakie niektóre przepisy krajowe stwarzają w funkcjonowaniu rynku wewnętrznego; zauważa wpływ przepisów krajowych w dziedzinach gospodarki, takich jak leasing i wynajem pojazdów; wzywa państwa członkowskie do niezwłocznego dokonania niezbędnych zmian w swoich przepisach;

Konkurencyjny rynek motoryzacyjnych usług posprzedażnych

10. zwraca uwagę na nowo uchwalone przepisy prawne dotyczące części zamiennych, które wpływają na osiągi w zakresie bezpieczeństwa i środowiska, oraz zauważa, że wdrożenie tych przepisów stworzy jednolity rynek takich części;

11. z zadowoleniem przyjmuje włączenie przepisów wymagających nieograniczonego dostępu do odpowiednich informacji technicznych dotyczących napraw do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów⁽³⁾ oraz do rozporządzenia (WE) nr 1400/2002, oraz wzywa Komisję do kontynuowania wysiłków mających na celu egzekwowanie przepisów prawa o konkurencji mającego zastosowanie do sektora auto-motoryzacyjnego w całej Wspólnocie;

12. wzywa Komisję do dalszego promowania skutecznej konkurencji na samochodowym rynku posprzedażnym poprzez podjęcie kwestii wyboru konsumentów i prawdziwego dostępu niezależnych operatorów rynkowych do informacji technicznych, szkoleń, części zamiennych, narzędzi diagnostycznych dla wielu marek oraz wyposażenia testowego w przyszłej polityce motoryzacyjnej oraz we wszelkich późniejszych przepisach po rozporządzeniu (WE) nr 1400/2002, które wygaśnie 31 maja 2010 r.;

13. zwraca uwagę na znaczenie, jakie mają dla konsumentów informacje na temat niezawodności i trwałości użytkowania, uzyskane dzięki kompleksowym badaniom konsumenckim; zauważa, że władze publiczne mogłyby ułatwić przeprowadzenie tych badań, zezwalając organom rejestrującym na udostępnienie danych kontaktowych właścicieli pojazdów, którzy wyrażają zgodę na udział w badaniach;

14. wzywa Komisję do odpowiedniego potraktowania kwestii „otwartego rynku napraw” pojazdów we wszystkich nowych inicjatywach legislacyjnych, przy zaangażowaniu wszystkich właściwych Dyrekcji Generalnych, z myślą o zapewnieniu swobody wyboru dla konsumenta i konkurencji na rynku posprzedażnym; wyraża przekonanie, że zasada powinna również być zastosowana w odniesieniu do przyszłych środków związanych z rozpowszechnianiem informacji o nowych pojazdach i technologiach komunikacyjnych oraz inteligentnych systemach transportu;

15. wzywa Komisję do przedłożenia wniosków w sprawie utworzenia wewnętrznego rynku części wykonywanych na zamówienie i wykorzystywanych do tuningu, takich jak specjalne rodzaje opon, kół oraz inne części tuningowe i zamienniki, ponieważ obecna różnorodność przepisów krajowych stanowi przeszkodę w dalszym rozwoju tego sektora, który w rezultacie skorzystałby z harmonizacji przepisów Wspólnoty oraz odpowiedniej ochrony w zakresie własności intelektualnej;

16. wzywa Komisję do zintensyfikowania walki z importem podrabianych części zamiennych;

Lepsze stanowienie prawa i nadanie otoczeniu regulacyjnemu wymiaru międzynarodowego

17. podkreśla znaczenie likwidowania niepotrzebnych obciążeń biurokratycznych, w tym unikania powielania przepisów istniejących umów międzynarodowych;

⁽¹⁾ Dz.U. L 203 z 1.8.2002, s. 30.

⁽²⁾ Komunikat interpretacyjny Komisji w sprawie procedur rejestracji pojazdów silnikowych pochodzących z innego państwa członkowskiego (Dz.U. C 68 z 24.3.2007, s. 15).

⁽³⁾ Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1.

Wtorek, 15 stycznia 2008 r.

18. podkreśla kluczową rolę, jaką odgrywają zasady lepszego stanowienia prawa (tj. właściwa ocena wpływu, zasada optymalizacji kosztów i korzyści, odpowiednie terminy realizacji itd.) w tworzeniu konkurencyjnego otoczenia prawnego dla przemysłu motoryzacyjnego, jak odnotowano w ramach procesu CARS 21; przypomina, że mapa drogowa odnosząca się do przepisów stanowi integralną część końcowego sprawozdania w sprawie CARS 21 i powinna być uszanowana;
19. przyznaje, że lepiej określone, przejrzyste zasady, uwzględniające aktualne potrzeby społeczne i środowiskowe — stosowane bez wyjątków oraz zintegrowane z międzynarodowymi przepisami dotyczącymi przemysłu motoryzacyjnego — mogą przyczynić się do większej konkurencyjności oraz uczciwej konkurencji w tym sektorze;
20. wyraża przekonanie, że strategiczna normalizacja jest kluczowym czynnikiem sprzyjającym konkurencji; dlatego wzywa Komisję do podjęcia działań mających na celu uznanie na skalę światową norm europejskich;
21. z zadowoleniem przyjmuje plany Komisji dotyczące zastąpienia 38 dyrektyw wspólnotowych istniejącymi regulaminami Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ, a także wprowadzenia możliwości samostawiania lub testowania wirtualnego oraz wzywa Komisję do kontynuowania procesu upraszczania przepisów; podkreśla, że poparcie PE dla tych propozycji uzależnione jest od wyraźnego zastrzeżenia dla Parlamentu prawa do apelowania o wprowadzenie przepisów niezależnie od systemu EKG ONZ, jeśli uważa, że jest to konieczne dla spełnienia zobowiązań UE;
22. przyjmuje z zadowoleniem propozycję Komisji sporządzenia skierowanego do Parlamentu Europejskiego rocznego sprawozdania dotyczącego postępu prac w EKG ONZ i w procedurze komitologii;
23. przychylnie odnosi się do planowanego przez Komisję wprowadzenia mechanizmu rewizji i przeglądu, zważywszy na właściwości branży motoryzacyjnej wymagające rozwiązań technologicznych i rozwojowych; niemniej uważa również, że w prawodawstwie należy w większym zakresie korzystać z klauzul wygaśnięcia, aby nie hamowało ono stale czynionych postępów technologicznych dzięki badaniom i siłom rynkowym, ani nie przeciwdziało im;
24. wzywa Komisję do jak najszybszego rozpoczęcia procesu upraszczania dyrektyw 74/297/EWG⁽¹⁾, 76/115/EWG⁽²⁾ oraz 78/932/EWG⁽³⁾, a także Regulaminu EKG ONZ nr 122;

Przyjęcie standardów środowiskowych na miarę XXI wieku

25. uważa, że prawo wspólnotowe reguluje rynek, na którym sprzedaje się od 17 do 18 milionów pojazdów rocznie i który równa się rynkowi samochodów osobowych w Stanach Zjednoczonych; oczekuje, że ambitna polityka na rzecz zmniejszenia emisji będzie miała pozytywny wpływ w skali światowej na zmniejszenie emisji związanych z transportem;
26. uważa, że mobilność jednostki oraz sektor motoryzacyjny powinny być postrzegane w szerszym kontekście zrównoważonej mobilności; wyraża przekonanie, że mobilność i ochrona środowiska niekonięcznie wykluczają się wzajemnie, a technologia samochodowa w przyszłości będzie musiała przyczynić się do połączenia mobilności i dbałości o środowisko; w rzeczy samej uważa, że wyzwanie, jakim są zmiany klimatu dostarcza okazji do dokonania postępu technologicznego i do innowacji;
27. zdaje sobie sprawę ze znaczenia pojazdów dla mobilności osób starszych, zwłaszcza na obszarach wiejskich, oraz osób niepełnosprawnych;
28. wzywa Komisję do tworzenia warunków uwzględniających zrównoważony pod względem wpływu na środowisko transport drogowy, korzystnych dla elastyczności produkcji i zwiększających kwalifikacje europejskiej siły roboczej;
29. wyraża przekonanie, że normy dotyczące emisji zanieczyszczeń okazały się prawdziwym sukcesem i doprowadziły do powstania nieszkodliwych dla środowiska samochodów osobowych; podkreśla ponadto znaczenie zastosowania tych norm do pojazdów ciężarowych o dużej ładowności; jest przekonany, że korzyści, które niesie ze sobą prawodawstwo UE w dziedzinie ochrony środowiska mogą rozszerzyć się poza granice rynku UE;
30. z zadowoleniem przyjmuje szybkie wprowadzenie norm Euro 5 i Euro 6 mających na celu obniżenie emisji zanieczyszczeń z samochodów prywatnych;

⁽¹⁾ Dyrektywa Rady 74/297/EWG z dnia 4 czerwca 1974 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do wyposażenia wnętrza pojazdów silnikowych (zachowanie układu kierowniczego w przypadku uderzenia) (Dz.U. L 165 z 20.06.1974, s. 16).

⁽²⁾ Dyrektywa Rady 76/115/EWG z dnia 18 grudnia 1975 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do punktów mocowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach silnikowych (Dz.U. L 24 z 30.1.1976, s. 6).

⁽³⁾ Dyrektywa Rady 78/932/EWG z dnia 16 października 1978 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do zagłówek do siedzeń montowanych w pojazdach silnikowych (Dz.U. L 325 z 20.11.1978, s. 1).

Wtorek, 15 stycznia 2008 r.

31. uważa, że do poprawy jakości powietrza można doprowadzić jedynie poprzez szybsze odnowienie floty samochodów, a także wprowadzanie do obrotu mniejszej ilości pojazdów powodujących zanieczyszczenie; uważa, że należy wprowadzić środki finansowe, które będą dla konsumentów zachętą do wymiany ich starych samochodów na modele w mniejszym stopniu zanieczyszczające środowisko;

32. z zadowoleniem przyjmuje wniosek, aby przegląd dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 98/70/WE z dnia 13 października 1998 r. w sprawie jakości paliwa ⁽¹⁾ uwzględnił emisję gazów cieplarnianych podczas całego cyklu życia paliw wykorzystywanych w transporcie drogowym;

33. w kontekście wspólnotowego prawodawstwa wzywa Komisję do rozpoczęcia ponownej oceny i przeglądu procedur badania emisji, aby lepiej odpowiadały one faktycznym warunkom eksploatacji, bez uszczerbku dla toczącej się dyskusji na temat emisji CO₂ z samochodów;

34. wyraża głębokie zaniepokojenie brakiem harmonizacji wykonania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji ⁽²⁾; uważa, że dyrektywa ta nie jest wystarczająco ambitna;

Znaczące zmniejszenie emisji CO₂

35. z zadowoleniem przyjmuje plan Komisji dotyczący zmniejszenia emisji CO₂ z samochodów osobowych; wyraża przekonanie, że najodpowiedniejszym sposobem jest podejście zintegrowane, uwzględniające wszystkie możliwości zmniejszenia emisji CO₂ związane z infrastrukturą, zachowaniami kierowców, systemem zachęt dla użytkowników mniej szkodliwych dla środowiska samochodów, biopaliwami i technologią budowy pojazdów; zachęca Komisję do rozważenia możliwości opracowania wspólnych ram dla skoordynowanego stosowania neutralnych pod względem technologicznym i na ile to możliwe zharmonizowanych zachęt podatkowych w dziedzinie CO₂, o znacznym potencjale w zakresie zmniejszania emisji CO₂, przy jednoczesnym uniknięciu zakłóceń konkurencji; zwraca się do Rady o osiągnięcie porozumienia w sprawie wniosku Komisji, aby uzależnić podatki od samochodów osobowych od ilości emitowanych przez nie zanieczyszczeń takich jak dwutlenek węgla, celem uniknięcia dalszej fragmentacji rynku wewnętrznego wynikającej z różnych sposobów wdrażania przepisów przez państwa członkowskie;

36. nalega, aby Komisja ustanowiła cele ambitne i realistyczne zarazem, uwzględniając realną sytuację na rynku UE, gdzie wskaźnik wymiany floty wynosi poniżej 10 % rocznie; w związku z tym podkreśla fakt, że przystępne ceny nowych samochodów odgrywają główną rolę pod względem osiągnięcia celu obranego przez Wspólnotę; podkreśla, że im ambitniejsze są wiążące cele dotyczące emisji CO₂, tym więcej czasu potrzebuje przemysł motoryzacyjny na dostosowanie się;

37. przypomina Komisji, że opracowanie nowego rodzaju samochodów pasażerskich zajmuje od pięciu do siedmiu lat; jest zdania, że przemysłowi motoryzacyjnemu należy zapewnić odpowiedni czas na reakcję; zwraca się zatem do Komisji o ustanowienie wiążących celów dotyczących emisji CO₂ dopiero na rok 2015;

38. wyraża przekonanie, że możliwy do osiągnięcia jest cel w postaci średniej docelowej emisji CO₂ w 2015 r. przez nowe samochody osobowe w wysokości 125g/km; podkreśla, że Komisja powinna opracować bardziej ambitne długoterminowe cele zmniejszenia emisji dwutlenku węgla w przemyśle samochodowym; uważa w tym kontekście, że niezmiernie istotne jest zapewnienie, by docelowe wielkości były dostosowane do masy pojazdu;

39. odnotowuje plan Komisji dotyczący ustanowienia wiążącego celu w zakresie biopaliw i wzywa Komisję do opracowania obowiązkowego, kompleksowego systemu certyfikacji, mającego zastosowanie do biopaliw wprowadzanych na rynek UE; uważa, że kryteria certyfikacji powinny być określone tak, aby zapewniły zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 50 % w ciągu całego cyklu życia w stosunku do paliw konwencjonalnych, w uzupełnieniu do kryteriów środowiskowych i społecznych;

40. zauważa, że aby osiągnąć cel, jakim jest zwiększenie wykorzystania biopaliw i wodoru z większą korzyścią dla środowiska, należy koniecznie promować tworzenie sieci stacji na szczeblu lokalnym, umożliwiających zaopatrzenie ludności;

41. wyraża przekonanie, że działania zmierzające do zmniejszenia emisji CO₂ powinny w większym stopniu uwzględniać wzrost świadomości kierowców w zakresie oszczędnej jazdy i umiejętnego wykorzystania nowych technologii;

⁽¹⁾ Dz.U. L 350 z 28.12.1998, s. 58.

⁽²⁾ Dz.U. L 269 z 21.10.2000, s. 34.

Wtorek, 15 stycznia 2008 r.

42. wyraża przekonanie, że zwiększająca się świadomość konsumentów poprzez lepsze znakowanie wydajności paliwa i lepsze dane dotyczące zanieczyszczeń przyczyni się do ograniczenia emisji CO₂; wzywa zatem do wprowadzenia zmian w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 1999/94/WE z dnia 13 grudnia 1999 r. w sprawie dostępności dla konsumentów informacji o zużyciu paliwa i emisjach CO₂ w odniesieniu do obrotu nowymi samochodami osobowymi⁽¹⁾, z uwzględnieniem obecnie wypracowanych najlepszych praktyk;
43. przypomina, że emisję CO₂ z samochodów można najłatwiej obniżyć poprzez zmianę struktury systemów transportu publicznego;
44. wyraża uznanie dla wiodącej roli Międzynarodowej Federacji Samochodowej w innowacyjnych technologiach służących ochronie środowiska umożliwiającym zmniejszenie emisji CO₂ i uzyskanie korzyści w postaci zwiększenia wydajności we wszystkich nowych samochodach;
45. nalega, aby Międzynarodowa Federacja Samochodowa nadal podejmowała coraz intensywniejsze działania w kierunku innowacyjnych badań naukowych związanych z transportem drogowym zmierzających do m.in. zwiększenia wydajności energetycznej pojazdów;
46. uznaje rolę, jaką sport samochodowy może odgrywać w zmianie zachowań i podejścia konsumentów do technologii przyjaznej środowisku; w związku z tym zwraca się do Międzynarodowej Federacji Samochodowej i innych podmiotów związanych z wyścigami Formuły 1 o wprowadzenie odpowiednich zmian do ich przepisów, tak aby możliwe było łatwiejsze zastosowanie technologii przyjaznych środowisku takich jak biopaliwa, silniki czterocylindrowe lub hybrydowe;
47. wzywa do przeprowadzenia badania celem rejestrowania dodatkowych środków nietechnicznych przyjętych w celu ograniczenia emisji dwutlenku węgla w UE;

Zwiększanie bezpieczeństwa transportu drogowego

48. z zadowoleniem przyjmuje działania Komisji zmierzające do zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych, w tym działania w zakresie znaczących nowych technologii; wzywa Komisję do zapewnienia, że wszelkie wymogi dotyczące wyposażenia pojazdów zwiększające ich bezpieczeństwo są wprowadzane zgodnie z zasadą lepszego stanowienia prawa zgodnie z postanowieniami grupy wysokiego szczebla ds. inicjatywy CARS21; zaznacza, że aby w opłacalny sposób zrealizować cele bezpieczeństwa drogowego konieczne jest przyjęcie zintegrowanego podejścia obejmującego ulepszenia technologiczne w zakresie samochodów, środki związane z infrastrukturą i edukacją, akcje informacyjne i egzekwowanie przepisów;
49. uznaje, że rynek samochodów wysokiej jakości odgrywa rolę katalizatora, jako że zazwyczaj pierwszy wprowadza nowe technologie; wskazuje jednak na fakt, że dodatkowe systemy bezpieczeństwa zwiększą masę samochodów osobowych, co doprowadzi do wzrostu emisji CO₂;
50. wyraża zaniepokojenie negatywnym wpływem zwiększenia prędkości pojazdów na bezpieczeństwo drogowe; w tym kontekście wzywa do zastosowania się do zaleceń badań na temat przyszłych możliwości egzekwowania przydatności do ruchu drogowego w Unii Europejskiej opublikowanych w 2007 r. przez Międzynarodowy Komitet Kontroli Pojazdów Silnikowych (CITA); popiera kampanię uświadamiającą na rzecz bezpiecznego tuningu oraz jak najszybsze wprowadzanie elektronicznych systemów kontroli stabilności (ESC) jako standardowego wyposażenia;
51. wzywa Komisję do wzmocnienia systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zobowiązanie państw członkowskich do zaostrzenia wymogów w zakresie szkolenia kandydatów na kierowców, rozszerzenia obowiązkowych szkoleń oraz wprowadzenia zasady szkoleń okresowych dla kierowców zawodowych;
52. wzywa Komisję do zrealizowania w latach 2007-2009 deklarowanej oceny warunków sprzyjających działaniom prowadzącym do zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych;
53. wzywa Komisję do opracowania systemu umożliwiającego producentom samochodów produkowanie pojazdów emitujących więcej CO₂, bez ponoszenia kar z tego tytułu, jeśli te dodatkowe emisje wynikałyby z zastosowanych na szczeblu wspólnotowym i prawnie obowiązujących środków bezpieczeństwa;
54. nie uważa, że jazda z włączonymi światłami w ciągu dnia powinna być obowiązkowa na całym terytorium UE;

⁽¹⁾ Dz.U. L 12 z 18.1.2000, s. 16.

Wtorek, 15 stycznia 2008 r.

55. w szczególności wzywa Komisję do poprawy systemu kontroli granicznej pojazdów i do transgranicznego egzekwowania kar nałożonych w związku z naruszeniem przepisów ruchu drogowego w innym państwie członkowskim;

Wprowadzanie zasad fair play do stosunków handlowych na rynku motoryzacyjnym

56. stwierdza, że przemysł motoryzacyjny UE jest jedną z najbardziej konkurencyjnych dziedzin przemysłu na skalę światową; wyraża jednakże przekonanie, że nieuczciwa konkurencja oraz nieprzestrzeganie praw własności intelektualnej zagraża jego pozycji;

57. podkreśla znaczenie systemu WTO dla przemysłu motoryzacyjnego w coraz bardziej zglobalizowanym otoczeniu handlowym; uważa za niezwykle istotne, by w wyniku negocjacji podczas obecnej rundy rozwojowej w Ad-Dausze w jak największym stopniu otworzyć dla producentów samochodów rynki krajów trzecich, a w szczególności potencjalnie duże, tworzące się rynki państw trzecich;

58. podkreśla znaczenie mechanizmu rozstrzygania sporów WTO dla rozwiązywania problemów dotyczących wywozu do państw trzecich; przypomina o pozytywnym rozstrzygnięciu sporów wniesionych przed WTO w sprawach z udziałem Kanady, Indii oraz Indonezji;

59. wzywa do ostrożności w wysiłkach Komisji mających na celu ogólny przegląd instrumentów ochrony handlu; przypomina, że przemysł motoryzacyjny może być przedmiotem stosowanych przez kraje trzecie praktyk godzących w konkurencję, i wzywa Komisję do zabezpieczenia podstawowych założeń instrumentów ochrony handlu w celu chronienia przemysłu UE przed nieuczciwymi praktykami;

60. przypomina, że priorytetem UE powinno pozostać pomyślnie zakończenie wielostronnych negocjacji handlowych; popiera jednak zamiar Komisji negocjowania nowych dwustronnych porozumień handlowych w pierwszej kolejności w Azji w celu poprawy warunków dostępu do rynku; podkreśla, że porozumienia o wolnym handlu (FTA) zawsze winny zapewniać szeroki dostęp do rynku w kraju partnerskim; nalega, by polityka Unii Europejskiej służyła ochronie konkurencyjności unijnych producentów samochodów działających w UE i w krajach spoza UE; jest przekonany o znaczeniu, jakie ma dla przemysłu motoryzacyjnego zawarcie porozumień dwustronnych między UE a ASEAN, Indiami i krajami Mercosuru;

61. wzywa Komisję, by w ramach bieżących negocjacji w sprawie porozumienia o wolnym handlu UE-Korea dopilnowała, by Korea zniosła wszystkie istniejące bariery celne i pozacelne i nie wprowadziła nowych oraz wdrożyła więcej rozporządzeń EKG ONZ; zwraca się do Komisji o rozważenie strategii stopniowego znoszenia ceł importowych UE z zabezpieczeniami oraz w związku z tym zaleca, aby proces ten powiązać ze znoszeniem barier pozacelnych ze strony Korei;

62. ponownie podkreśla, że Korea podpisała i ratyfikowała porozumienie EKG ONZ z 1958 r., zobowiązując się w ten sposób do wdrażania przepisów rozporządzeń EKG ONZ; wzywa Komisję, by podkreśliła ten fakt podczas przyszłych negocjacji i by domagała się szybkiego wdrożenia tych przepisów; zauważa, że w porozumieniach o wolnym handlu należy wymóc na Korei, aby zezwoliła na wprowadzanie na rynek koreańskich importowanych z UE samochodów, które spełniają normy określone przez EKG ONZ;

63. wzywa Komisję do dokonania oceny możliwości stworzenia grupy roboczej ds. pojazdów oraz specjalnej, przyspieszonej procedury rozstrzygania sporów w zakresie środków związanych z pojazdami, tak jak uczyniono to w ramach porozumienia o wolnym handlu USA-Korea;

64. podkreśla wagę ścisłego partnerstwa z Chinami przy opracowywaniu ram prawnych zapewniających równe reguły gry; stwierdza, że skuteczna ochrona praw własności intelektualnej jest niezbędnym warunkiem istnienia takiego partnerstwa;

65. przyjmuje z zadowoleniem wnioski Komisji o ustanowienie panelu WTO w celu rozwiązania nierozstrzygniętych kwestii dotyczących postępowania Chin odnośnie do importowanych części pojazdów, które, wedle argumentacji Komisji, jest niezgodne z szeregiem artykułów różnych umów WTO;

Wtorek, 15 stycznia 2008 r.

66. popiera działania Komisji w kwestiach związanych z chińskim otoczeniem regulacyjnym mające na celu zagwarantowanie przedsiębiorcom UE działającym na tym rynku sprawiedliwych zasad i pewności prawnej;

67. wskazuje na przemysł oponiarski UE, mający istotny wkład w sukces europejskiego sektora motoryzacyjnego; wzywa w związku z tym Komisję do zbadania z bliska kwestii nieuzasadnionych technicznych barier handlowych takich jak lokalne przepisy techniczne, które przemysł oponiarski napotyka na kluczowych wschodzących rynkach azjatyckich;

Badania naukowe w sektorze motoryzacyjnym

68. wyraża entuzjazm w związku z tym, co dotychczas osiągnięto dzięki wspólnotowemu finansowaniu badań i rozwoju w ramach programów takich jak siódmy program ramowy w zakresie badań, rozwoju technologicznego i działań demonstracyjnych, program na rzecz konkurencyjności i innowacji oraz i2010; zachęca Komisję do ukierunkowania programów roboczych w większym stopniu na potrzeby sektora motoryzacyjnego wynikające z przyszłych przepisów lub wiążących celów;

69. wzywa Komisję do przyjęcia do 2020 r. strategii mającej na celu zwiększenie w znaczącym i odpowiednim stopniu funduszy przeznaczonych na badania naukowe i rozwój w sektorze motoryzacyjnym, ze szczególnym uwzględnieniem dziedzin przemysłu zaopatrujących przemysł motoryzacyjny;

70. nalega, aby państwa członkowskie uzależniły jakiegokolwiek przyszłe zwiększenie pochodzących ze źródeł publicznych środków finansowych przeznaczonych na badania naukowe i rozwój od wiążącego charakteru celów w zakresie redukcji emisji CO₂;

71. podkreśla znaczenie tego, by dokonana się zmiana w korzystaniu z samochodów w miastach; uważa, że wraz z bardziej paliwooszczędnymi samochodami istotne jest wprowadzenie samochodów miejskich z napędem elektrycznym; wzywa zatem do wsparcia prac badawczo-rozwojowych nad niezbędnymi technologiami;

72. wzywa państwa członkowskie i instytucje UE do udzielenia wszelkiego potrzebnego wsparcia pracom badawczo-rozwojowym nad nowatorskimi technologiami takimi jak silniki wodorowe, ogniwa paliwowe czy silniki hybrydowe;

73. podkreśla, że technologie informatyczne i komunikacyjne mogą przyczynić się do zapobiegania szkodliwemu wpływowi na środowisko i zdrowie publiczne, wypadkom i marnotrawstwu energii w przypadku wykorzystania tych technologii na skalę europejską w inteligentnych systemach kontroli i zarządzania ruchem, które mają umożliwić płynny ruch; jest zdania, że urządzenia komunikacyjne powinny spełniać normy UE, żeby zapewnić sprawną komunikację pojazdów i infrastruktury we wszystkich państwach członkowskich;

74. jest zdania, że olbrzymie znaczenie ma wykorzystanie inicjatywy „Inteligentny samochód”⁽¹⁾, programu Galileo oraz innych instrumentów mających swój udział w inteligentnych systemach wspomagających transport; w związku z tym zwraca się do Komisji o wspieranie ich rozwoju;

75. zdecydowanie popiera dalsze prace badawczo-rozwojowe nad innowacjami opartymi na technologiach informatycznych i komunikacyjnych (ICT); uważa, że do inicjatywy na rzecz „inteligentnego samochodu” można by wprowadzić nowe osiągnięcia techniczne w celu wsparcia kontroli natężenia ruchu tak, by ruch drogowy stał się bardziej energooszczędny dzięki ułatwieniu kierowcom podejmowania właściwych decyzji i wyboru najszybszej trasy do miejsca przeznaczenia; wzywa wszystkie zainteresowane strony, a w szczególności państwa członkowskie, do wydania przepisów niezbędnych do wdrożenia systemu elektronicznego powiadamiania o wypadkach (eCall);

76. postrzega prace nad inteligentnymi systemami transportowymi jako kluczowe dla powodzenia przemysłu motoryzacyjnego oraz dążeń do ograniczenia oddziaływania branży na środowisko; uważa, że program Galileo należy podawać jako wzór i wobec tego znalezienie rozwiązania kwestii jego finansowania w ramach konsorcjum, którego członkowie czynią zobowiązania dotyczące rozwoju projektu, musi mieć charakter priorytetowy;

77. wyraża przekonanie, że jedna z pierwszych wspólnot wiedzy i innowacji Europejskiego Instytutu Innowacji i Technologii powinna zajmować się zmniejszeniem emisji CO₂ w technologii budowy pojazdów;

⁽¹⁾ COM(2006)0059.

Wtorek, 15 stycznia 2008 r.

Polityka restrukturyzacji i dalsze działania

78. uważa za konieczne ustanowienie ogólnych warunków dla osiągnięcia zrównoważonego charakteru przemysłu motoryzacyjnego UE i umożliwienia, aby nadal grał on wiodącą rolę w dziedzinie innowacji technologicznych, ekologicznych i społecznych, z pomocą wysoko wykwalifikowanej siły roboczej;

79. przyznaje, że zarówno producenci, jak i dostawcy w przemyśle motoryzacyjnym UE dysponują wysoko wykwalifikowaną siłą roboczą, a czynnik ten odgrywa istotną rolę w zapewnieniu wysokiego poziomu wydajności przemysłu motoryzacyjnego w UE;

80. podkreśla znaczenie przemysłu motoryzacyjnego UE dla zatrudnienia, wzrostu gospodarczego, innowacji i konkurencyjności; wyraża przekonanie, że pomimo iż przemysł samochodowy będzie musiał przejść zasadnicze zmiany, należy także dostosować politykę, aby zapewnić, że wspólnotowe przepisy nie doprowadzą do zmniejszania liczby miejsc pracy;

81. uważa, że wspólnotowe przepisy w zakresie ochrony środowiska, bezpieczeństwa drogowego i efektywności energetycznej wymagają odpowiedniej edukacji i szkolenia zawodowego pracowników, aby umożliwić im lepsze dostosowywanie się do zachodzących zmian, zarówno o charakterze technicznym jak i prawnym oraz korzystanie z tych samych lub lepszych perspektyw zawodowych;

82. wzywa Komisję do koordynowania skutecznego wykorzystania funduszy strukturalnych i Europejskiego funduszu dostosowania do globalizacji w odniesieniu do przemysłu samochodowego;

83. wzywa Komisję do wstrzymania wsparcia dla przedsiębiorstw, które po otrzymaniu tego rodzaju pomocy w jednym z państw członkowskich przenoszą swoją produkcję do innego kraju, nie wywiązując się w pełni z porozumień zawartych z danym państwem członkowskim;

84. podkreśla, że w odniesieniu do przyszłych procesów restrukturyzacji UE i państwa członkowskie powinny również koncentrować się na sposobach ich wspierania i łagodzenia ich skutków, dbając o stworzenie pracownikom nowych możliwości;

85. uważa, że należy wzmocnić informowanie i konsultowanie pracowników, a także dostępne dla nich mechanizmy, poprzez konieczną rewizję dyrektywy Rady 94/45/WE z dnia 22 września 1994 r. w sprawie ustanowienia Europejskiej Rady Zakładowej lub trybu informowania i konsultowania pracowników w przedsiębiorstwach lub w grupach przedsiębiorstw o zasięgu wspólnotowym⁽¹⁾;

86. uważa, że należy wzmocnić konsultacje z pracownikami i ich prawo do informacji w całej Europie, tak by mogli w pełni zaangażować się w proces podejmowania decyzji na wczesnych etapach i złagodzić niepożądane skutki restrukturyzacji; zauważa w związku z tym znaczenie wniosku w sprawie forum ds. restrukturyzacji, o którym mowa w wyżej wspomnianym komunikacie Komisji w sprawie sprawozdania CARS 21;

87. wzywa partnerów społecznych do stosowania odpowiednich strategii politycznych w przypadku osób zagrożonych skutkami restrukturyzacji przemysłu;

88. nawołuje do lepszego informowania pracowników i zasięgania ich opinii w procesie przystosowywania przemysłu do nowych wyzwań wynikających z projektowania i produkcji pojazdów bardziej przyjaznych dla środowiska;

89. podkreśla konieczność przeprowadzenia rewizji stosunków pomiędzy producentami i sprzedawcami, których wpływ na konkurencyjność przemysłu samochodowego UE niesie negatywne skutki dla wielu małych i średnich przedsiębiorstw w sektorze; wyraża przekonanie, że należy promować bardziej stabilną współpracę w zakresie badań i rozwoju oraz strategii przemysłowych; nalega, aby Komisja i państwa członkowskie przyjęły w tym celu konieczną politykę lub ustanowiły ramy wymagane do ustabilizowania tych stosunków i przewyciężenia trudności strukturalnych;

90. zwraca uwagę na znaczenie bardziej systematycznego wykorzystywania zasobów Europejskiego Banku Inwestycyjnego w celu wspierania MŚP w sektorze motoryzacyjnym i ułatwienia im dostępu do kapitału podwyższonego ryzyka;

*

* *

91. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji.

(¹) Dz.U. L 254 z 30.9.1994, s. 64.