

Donderdag 9 juni 2016

P8_TA(2016)0280

Concurrentievermogen van de Europese spoorwegindustrie

Resolutie van het Europees Parlement van 9 juni 2016 over het concurrentievermogen van de Europese spoorwegindustrie (2015/2887(RSP))

(2018/C 086/20)

Het Europees Parlement,

- gezien de mededeling van de Commissie getiteld „Europa 2020 — Een strategie voor slimme, duurzame en inclusieve groei” (COM(2010)2020),
- gezien de mededeling van de Commissie getiteld „Een sterkere Europese industrie om bij te dragen tot groei en economisch herstel” (COM(2012)0582),
- gezien de mededeling van de Commissie getiteld „Voor een heropleving van de Europese industrie” (COM(2014)0014),
- gezien de mededeling van de Commissie getiteld „Handel voor iedereen — Naar een meer verantwoordelijk handels- en investeringsbeleid” (COM(2015)0497),
- gezien het Witboek van de Commissie „Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte — werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem” (COM(2011)0144),
- gezien de studie van de Commissie inzake een overzicht van de spoorwegsector en zijn concurrentievermogen (Sector Overview and Competitiveness Survey of the Railway Supply Industry, DG ENTR, 054),
- gezien de studie van het Europees Parlement getiteld „Freight on road: why EU shippers prefer truck to train”,
- gezien de vraag aan de Commissie over het concurrentievermogen van de Europese spoorweg-toeleveringsindustrie (O-000067/2016 — B8-0704/2016),
- gezien artikel 128, lid 5, en artikel 123, lid 2, van zijn Reglement,

Specifieke kenmerken en strategische relevantie van de Europese spoorwegindustrie voor een heropleving van de Europese industrie

1. onderstreept dat de Europese spoorwegindustrie, die de fabricage omvat van locomotieven en rollend materieel, spoorstaven, elektrificatie, sein- en telecommunicatie-apparatuur, en voor onderhoud en reserve-onderdelen zorgt, en waarin talloze kmo werkzaam zijn, evengoed als belangrijke leidende firma's, werk verschaft aan 400 000 mensen, 2,7 % van haar jaaromzet investeert in O&O en 46 % van de wereldmarkt voor spoorwegmaterieel in handen heeft; onderstreept dat de algehele spoorwegsector, met zijn spoorwegondernemingen en infrastructuur, goed is voor meer dan 1 miljoen directe en 1,2 miljoen indirecte banen in de EU; wijst erop dat deze cijfers duidelijk doen uitkomen hoe belangrijk de spoorwegindustrie is voor groei in de Europese industrie, banen en innovatie, en welke bijdrage zij levert aan het bereiken van de ten doel gestelde herindustrialisatie van 20 %;
2. onderstreept de specifieke kenmerken van de sector, met name de productie van onderdelen met een levensduur tot wel vijftig jaar, de grote kapitaalintensiteit, een sterke afhankelijkheid van overheidsopdrachten en de verplichting om te voldoen aan uiterst strenge veiligheidsnormen;
3. herinnert aan de essentiële bijdrage van het railvervoer voor opvang van de klimaatverandering en van andere megatrends zoals urbanisering en demografische verandering; vraagt de Commissie daarom dringend de in het witboek van 2011 genoemde doelstellingen voor een modale verschuiving naar railvervoer, voor zowel het passagiers- als het vrachtvervoer, te ondersteunen met concrete politieke stappen en gerichte investeringen; wijst erop dat in aansluiting op de resultaten van COP 21 en de klimaats- en energiedoelstellingen van de EU voor 2030, een verschuiving naar railvervoer en andere duurzame, energie-efficiënte, geëlektrificeerde vormen van vervoer nodig is om de ten doel gestelde koolstofvrij

Donderdag 9 juni 2016

maken van het vervoer te realiseren; vraagt de Europese Commissie in het licht hiervan haar aanstaande mededeling inzake het koolstofvrij maken van het vervoer te benutten om nieuwe maatregelen voor te stellen inzake de steun aan de ontwikkeling van energie-efficiënte technologieën door de spoorwegindustrie;

4. merkt op dat de spoorwegindustrie dankzij haar wereldwijde leiderschap in technologie en innovatie een sleutelrol vervult bij het bereiken van de door de Commissie voorgestelde industrialisatiedoelstelling van 20 %;

5. merkt op dat de Europese spoorwegsector kan rekenen op een aantal gunstige factoren — niet alleen de goede ecologische prestaties van deze vervoerwijze, maar ook een grote markt en de capaciteit voor massavervoer; merkt echter op dat deze sector momenteel in drieërlei opzicht concurrentie ondervindt: intermodaal, internationaal en soms zelfs binnenshuis;

Behoud van de mondiale koppositie van de Europese spoorwegindustrie

6. wijst erop dat het jaarlijkse groeipercentage van de toegankelijke internationale spoorwegindustriemarkten naar verwachting tot 2019 2,8 % zal bedragen; onderstreept dat terwijl de EU grotendeels openstaat voor concurrenten uit derde landen, derde landen diverse obstakels opwerpen die tot discriminatie van de Europese spoorwegindustrie leiden; benadrukt dat concurrenten uit derde landen, vooral uit China, snel en agressief terrein winnen in Europa en andere gebieden in de wereld, vaak met sterke politieke en financiële steun uit hun land van herkomst (bv. riante exportkredieten buiten de OESO-regels om); benadrukt dat deze praktijken als oneerlijke concurrentie aan te merken zijn die de werkgelegenheid in Europa bedreigt; wijst dan ook op de noodzaak van een eerlijk en gelijk speelveld voor de mondiale mededinging en van wederkerige markttoegang om het verlies van banen af te wenden en industriële know-how in Europa te beschermen;

7. wijst er met klem op dat zelfs binnen de Europese spoorwegindustrie veel Europese bedrijven, met name kmo's, moeten ondervinden dat opereren over de grenzen heen moeilijk en begrotelijk is wegens de versnippering van de markt, zowel in administratief als in technisch opzicht; is ervan overtuigd dat het realiseren van de doelstelling inzake de oprichting van een interne Europese spoorwegruimte van vitaal belang is om de koppositie van de Europese spoorwegindustrie te behouden;

Een hernieuwde innovatieagenda voor de Europese spoorwegindustrie

8. erkent de spoorwegindustrie als een sleutelindustrie voor het Europese concurrentievermogen en innovativiteit; dringt erop aan om maatregelen te treffen die ervoor zorgen dat Europa voorts een technologische en innovatieve voorsprong in deze sector behoudt;

9. is ingenomen met het besluit om de gemeenschappelijke onderneming „Shift2Rail” (S2R) op te richten en met de recente eerste uitnodigingen voor het indienen van voorstellen; dringt aan op een zo snel mogelijke tenuitvoerlegging van alle O&O-activiteiten voor Shift2Rail; heeft als aanmerking dat deelname van de kmo aan S2R gering is wat deels is toe te schrijven aan de hoge kosten en de ingewikkeldheid van dit instrument; vraagt de raad van bestuur dringend de betrokkenheid van kmo's bij de tweede oproep voor geassocieerde leden te analyseren en te verbeteren en na te denken over specifieke oproepen voor de kmo; verzoekt de Commissie ervoor te zorgen dat de bepalingen van de verordening inzake een evenwichtige vertegenwoordiging van kmo's en een evenwichtige regionale vertegenwoordiging worden nageleefd;

10. benadrukt dat innovatievermogen, investeringen in onderzoek en ontwikkeling, ontsnippering van de markt en clustering de essentiële elementen zijn voor behoud van het internationale concurrentievermogen van de Europese spoorwegindustrie;

11. vraagt de Commissie om de verschillende EU-financieringsinstrumenten ten volle aan te spreken, om te zien naar aanvullende financieringsbronnen voor S2R en naar synergiën te zoeken tussen de verschillende EU-fondsen en particuliere investeringen; vraagt de Commissie in dit verband ook gebruik te maken van aanvullende financieringsbronnen voor railtechnologie buiten S2R (bv. speciale oproepen voor onderzoek op spoorgebied in Horizon 2020 buiten S2R, InnovFin, CEF, Structuurfondsen, EFSI), ook via een S2R proefproject dat EU-financiering samenbrengt met structuur- en andere innovatiefondsen die de EU kent;

Donderdag 9 juni 2016

12. vraagt de Commissie om samen te werken met de sector teneinde een optimaal gebruik van de Europese structuur- en investeringsfondsen (ESIF) — en met name het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling (EFRO) — te garanderen voor de ondersteuning van regionale O&O-projecten inzake het spoorwegvervoer; spoort aan om ook aandacht te schenken aan de toekomst van de Europese spoorwegindustrie na 2020;

13. onderstreept dat clusters een belangrijk instrument uitmaken voor het bijeenbrengen van belanghebbende partijen op lokaal en regionaal niveau, waaronder overheidsinstanties, universiteiten, onderzoeksinstituten, de spoorwegindustrie, de sociale partners en andere industrieën die zich met mobiliteit bezighouden; verzoekt de Commissie voor december 2016 een clusterstrategie voor groei op te stellen; vraagt de Commissie en de lidstaten om meer steun voor innovatieprojecten van railclusters en andere initiatieven die kmo's, grotere bedrijven en onderzoeksinstituten op plaatselijk, regionaal, nationaal en Europees niveau samenbrengen; wijst erop dat publieke financieringsmogelijkheden voor clustering noodzakelijk zullen zijn; wijst in dit verband op de mogelijkheden die voortvloeien uit nieuwe financieringsmiddelen (EFSI enz.);

14. is van mening dat de Commissie moet overwegen een forum op Europees niveau op te zetten waarop gevestigde ondernemingen en start-ups en spin-offs worden samengebracht met innovatieve ideeën voor de spoorwegsector, met name op het gebied van digitalisering en voor uitwisseling van goede voorbeelden voor partnerschappen; is van mening dat de Commissie stimuleringsmaatregelen dient te overwegen voor de samenwerking van grote ondernemingen en kmo's bij onderzoeksprojecten die voor de spoorwegindustrie relevant zijn;

15. meent dat digitalisering een van de aandachtsvelden van deze onderzoeksactiviteiten moet zijn, met het oog op een groter prestatievermogen en lagere operationele kosten van het railvervoer (door bv automatisering, sensoren en monitoringsinstrumenten, interoperabiliteit, bijvoorbeeld met ERTMS/ETCS, gebruik van ruimtetechnologie, ook in samenwerking met de ESA, gebruik van big data en cyberbeveiliging); noemt als een tweede aandachtsveld vergroting van de hulpbronnen- en energie-efficiëntie, bijvoorbeeld met behulp van lichtere materialen en alternatieve brandstoffen; een derde aandachtsveld zijn innovaties die het spoorwegvervoer aantrekkelijker en breder geaccepteerd maken (bv. verbeterde betrouwbaarheid en lawaaivermindering, een naadloos multimodaal vervoerssysteem); onderstreept dat bij innovatie de infrastructuur, een vitaal element in de concurrentiekracht van railvervoer, niet mag worden genegeerd;

16. vraagt de snelle toepassing van een geïntegreerd systeem voor de uitreiking van elektronische vervoerbewijzen dat gecoördineerd is met andere vervoerswijzen en andere mogelijke diensten die worden verleend door vervoersondernemingen die met dergelijke vervoerbewijzen werken;

17. vestigt de aandacht op de dringende behoefte aan de aanleg van modern trein-, tram- en ander spoorvervoer in de interne markt, samen met alle nodige bijkomende uitrusting;

18. vraagt de Europese Commissie om na te gaan hoe de intellectuele-eigendomsrechten van Europese spoorwegleveranciers internationaal beter beschermd kunnen worden — met inachtneming van de resolutie van het Europees Parlement van 9 juni 2015 over de strategie voor de bescherming en handhaving van intellectuele-eigendomsrechten in derde landen ⁽¹⁾;

Verwerving van de juiste vaardigheden voor een toekomstbestendige spoorwegindustrie

19. dringt aan op een Europese opleiding- en onderwijsstrategie waarin ondernemingen, onderzoeksinstituten en sociale partners van de spoorwegindustrie worden samengebracht om gezamenlijk te onderzoeken welke vaardigheden nodig zijn voor een duurzame en innovatieve spoorwegindustrie; meent in dit verband dat er een haalbaarheidsstudie moet worden uitgevoerd naar een mogelijke Europese Raad voor bedrijfstakspecifieke vaardigheden voor de spoorwegindustrie; roept de betrokken lidstaten en regionale organen op een kader voor permanente opleiding tot stand te brengen, in de vorm van een individueel recht op opleiding, teneinde ervoor te zorgen dat de beschikbare pool van geschoolde arbeidskrachten is afgestemd op de groeiende vraag in de sector en blijft aansluiten op een nieuwe markt of, in het geval van ontslagen, inzetbaar is in een andere tak van industrie;

⁽¹⁾ Aangenomen teksten, P8_TA(2015)0219.

Donderdag 9 juni 2016

20. wijst erop dat de spoorwegindustrie als gevolg van een vergrijzend personeelsbestand te kampen heeft met een tekort aan gekwalificeerde arbeidskrachten; verwelkomt daarom alle inspanningen om „een leven lang leren” en technische vaardigheden te bevorderen; dringt aan op een campagne om de zichtbaarheid en aantrekkelijkheid van de Europese spoorwegindustrie onder jonge ingenieurs te vergroten (bv. door financiering uit de ESF); wijst erop dat de sector een bijzonder laag percentage vrouwelijke werknemers kent, en benadrukt daarom dat bij die campagne speciale aandacht moet uitgaan naar herstel van deze onevenwichtigheid; dringt er bij de Commissie op aan de sociale dialoog te intensiveren, zodat sociale innovatie en hoogwaardige en duurzame werkgelegenheid de sector aantrekkelijker helpen maken voor gekwalificeerd personeel;

21. is van mening dat het bijbrengen van goed gekozen vaardigheden een onontbeerlijke investering is voor het behoud van het wereldwijde technologische leiderschap en de innovatiekracht van de Europese spoorwegindustrie voor de langere termijn;

Ondersteuning van kmo's

22. is van mening dat toegang tot financiering een van de grootste uitdagingen voor kmo's in de spoorwegindustrie is; wijst met nadruk op de meerwaarde van COSME en de Structuurfondsen als hulp voor de kmo bij het vinden van toegang tot financiering, mede in de vorm van garanties en participatiefaciliteiten, en op de noodzaak van een krachtiger promotie van deze instrumenten; is blij met de aandacht binnen het EFSI voor kmo's en midcapbedrijven, maar benadrukt dat het fonds zijn beloften nu moet waarmaken, en herinnert eraan dat ook naar alternatieve financieringsbronnen moet worden omgezien; is ingenomen met het kmo-instrument in het kader van Horizon 2020, maar vraagt aandacht voor het probleem van overinschrijving en een laag succespercentage; verzoekt de Commissie dit probleem bij de tussentijdse evaluatie van Horizon 2020 aan te pakken; vraagt de Commissie om te werken aan een betere absorptie van financiële instrumenten en fondsen van de EU die voor kmo's beschikbaar zijn;

23. wijst erop dat kmo's in de spoorwegindustrie vaak van één onderneming afhankelijk zijn; benadrukt dat kmo's afzien van uitbreiding wegens een gebrek aan middelen en toegenomen risico's bij grensoverschrijdende zakelijke operaties; dringt er bij de Commissie op aan om in het kader van het Enterprise Europe Network spoorwegsectorgroepen te ontwikkelen, die kmo's in de spoorwegindustrie zouden kunnen adviseren en opleiding geven over verschillende financieringsregelingen voor innovatie, subsidies en internationalisering en over het zoeken en aanspreken van mogelijke zakelijke partners en partners bij het aanvragen van gezamenlijke, door de EU gefinancierde onderzoeksprojecten;

24. vraagt de Europese Commissie om de bestaande steunprogramma's voor de internationalisering van kmo's verder aan te wenden en ze beter zichtbaar te maken bij Europese kmo's in de spoorwegindustrie met het oog op synergiën tussen verschillende EU-fondsen; verzoekt de Commissie om opleidingsprogramma's betreffende de toegang tot specifieke buitenlandse markten verder te ontwikkelen en aan deze programma's brede bekendheid te geven onder kmo's in de spoorwegindustrie;

25. vraagt de Commissie en de lidstaten alle opties na te gaan voor steun aan kmo's in de spoorwegindustrie, ook in het kader van een gerichte herziening van de Small Business Act, met speciale aandacht voor behoeften van industriële subsectoren als de spoorwegindustrie waar de inschakeling van kmo met hoge meerwaarde bijzonder belangrijk is;

26. is bezorgd over de trage betalingen aan kmo's in de spoorwegindustrie; vraagt de Commissie om toezicht te houden op de correcte toepassing van de richtlijn betalingsachterstand (2011/7/EU);

Verbetering van het Europese marktklimaat voor leveranciers en vergroting van de vraag naar duurzame producten

27. verwelkomt de goedkeuring van de technische pijler van het vierde spoorwegpakket en dringt aan op een spoedige tenuitvoerlegging aangezien deze van essentieel belang is om de echte eengemaakte markt voor spoorwegproducten mogelijk te maken; benadrukt dat meer interoperabiliteit en een grotere rol voor het Europees Spoorwegbureau (ESB) bij zullen dragen tot de harmonisering van het spoorwegnet waardoor de kosten voor de ontwikkeling en toelating van het rollend materieel en de uitrusting voor het ERTMS (Europees beheersysteem voor het spoorverkeer) mogelijk omlaag

Donderdag 9 juni 2016

kunnen worden gebracht; wijst erop dat het ESB voldoende personele en financiële middelen moet krijgen om zijn nieuwe uitgebreide taken te kunnen vervullen; meent dat de politieke pijler van het vierde spoorwegpakket beslissend zal zijn voor het concurrentievermogen van vervoersmaatschappijen en meer in het algemeen van opdrachtgevers;

28. benadrukt de behoefte aan een volledige, effectieve en eenvormige tenuitvoerlegging van de verordening inzake het Europese spoorwegwet voor concurrerend goederenvervoer, hetgeen zowel de passagiers als de industrie ten goede zal komen;

29. vraagt de Commissie de marktdefinities en de huidige EU-mededingingsregels opnieuw na te gaan teneinde rekening te houden met de evolutie van de wereldwijde spoorwegmarkt; vraagt de Commissie te bepalen hoe deze definities en regels moeten worden aangepast zodat de problemen van fusies op de mondiale markt, zoals de fusie tussen CNR en CSR, kunnen worden aangepakt en strategische partnerschappen en allianties kunnen worden gevormd;

30. vraagt een verdere Europese normalisatie in de spoorwegsector, aangestuurd door de belanghebbenden (waaronder de Europese spoorwegindustrie) onder leiding van CEN-Cenelec; hoopt dat het nieuwe, door de Commissie voorgestelde „Gemeenschappelijk initiatief voor normalisatie” in dit verband een cruciale rol zal vervullen; beklemtoont dat het belangrijk is om meer kmo's te betrekken bij de Europese normalisatie;

31. dringt aan op de spoedige tenuitvoerlegging van de EU-richtlijnen inzake openbare aanbestedingen van 2014; herinnert de lidstaten en de Commissie eraan dat deze richtlijnen de aanbestedende diensten ertoe verplichten hun gunningsbesluiten te baseren op het beginsel van de economisch voordeligste inschrijving waarbij de nadruk ligt op de levenscycluskosten en milieuvriendelijke en sociaal duurzame producten, mede waardoor loon- en sociale dumping worden voorkomen en daarenboven de regionale economische structuur mogelijk wordt versterkt; vraagt de Commissie en de lidstaten om in het algemeen te bevorderen dat een kostenanalyse over de gehele levenscyclus standaardpraktijk wordt bij lange-termijninvesteringen, de aanbestedende diensten hierbij te begeleiden en te blijven toezien op de toepassing ervan; verzoekt de Commissie en de lidstaten om de aanbestedende diensten eraan te herinneren dat het herziene Europees kader voor overheidsopdrachten een bepaling bevat die toestaat om inschrijvingen waarbij 50 % van de waarde wordt gerealiseerd buiten de EU, af te wijzen (artikel 85 van Richtlijn 2014/25/EU);

32. verzoekt de Commissie om toezicht te houden op niet-Europese spoorweginvesteringen in de lidstaten van de EU en te waarborgen dat de Europese regelgeving inzake overheidsopdrachten worden nageleefd, zoals met betrekking tot abnormaal lage inschrijvingen en oneerlijke concurrentie; vraagt de Commissie om informatie in te winnen omtrent mogelijke niet-Europese gegadigden die in de EU met offertes meedingen terwijl zij overheidssubsidie ontvangen van derde landen;

Stimulering van investeringen in spoorwegprojecten

33. gaat ervan uit dat bestaande EU-financieringsinstrumenten (bv. CEF, Structuurfondsen) volledig worden benut om de vraag naar spoorwegprojecten te stimuleren, met inbegrip van EU-financieringsinstrumenten voor investeringen buiten de EU (het instrument voor pretoetredingssteun en het Europees nabuurschapsinstrument); hecht belang aan een succesvolle uitvoering van het Europese Fonds voor Strategische Investerings (EFSI), een van de instrumenten voor het mobiliseren van particulier kapitaal voor de spoorwegsector; en dringt erop aan dat nader wordt verkend hoe particuliere investeringen voor spoorwegprojecten op gang kunnen worden gebracht; meent dat er voor overheidsinstellingen voor ontwikkelingsfinanciering op nationaal en Europees niveau een belangrijke rol is weggelegd inzake steun aan de spoorwegindustrie; verzoekt de Commissie samen te werken met de multilaterale ontwikkelingsbanken om de publieke en particuliere instanties te helpen overal ter wereld te investeren in zo duurzaam en energie-efficiënt mogelijke spoorweguitrusting; vraagt de Commissie en de EIB om hun adviserende steun aan spoorwegprojecten te intensiveren via de in het kader van de EFSI opgerichte Europese advieshub, teneinde hen te helpen om particuliere investeringen aan te trekken; gelooft dat de spoorwegsector in Europa in grote mate aangewezen zal blijven op overheidsinvesteringen; dringt er in dit verband bij de lidstaten en de overheden op aan aanzienlijk in hun hoofd- en stadsspoorwegstelsels te investeren en de absorptiepercentages van middelen uit het cohesiefonds voor spoorwegprojecten te vergroten; roept niettemin op, rekening houdend met die afhankelijkheid en het feit dat de overheidsfinanciën in vele Europese landen onder druk staan, om alle mogelijke (zowel regelgevende als budgettaire) middelen te benutten om gebruik te kunnen maken van privékapitaal ten gunste van de spoorwegsector;

Donderdag 9 juni 2016

34. wijst erop dat kredietverleners door de complexiteit van de spoorwegsector moeilijk inzicht krijgen in de risico's en dat deze daarom niet geneigd zijn om goedkope leningen te verstrekken; vraagt de Commissie om een Financieel forum voor de spoorwegindustrie op te richten teneinde de betrokkenheid en uitwisseling van kennis tussen de spoorwegindustrie en de financiële sector te bevorderen en aldus de spoorwegindustrie inzichtelijker te maken voor de banken zodat zij de risico's beter begrijpen en de financieringskosten verlagen;
35. meent dat het onderhoud en de modernisering van de bestaande spoorweguitrusting niet mag worden verwaarloosd; vraagt de Commissie en de lidstaten een grootschaliger vervanging van oud materieel door moderne en duurzame producten aan te moedigen;
36. is ingenomen met de EU-steun voor het onlineplatform „waarnemingscentrum voor stedelijke mobiliteit” (Eltis) met het oog op de uitwisseling van beste praktijken op het gebied van stedelijke systemen in grootstedelijke gebieden; verzoekt de Commissie de uitwisseling van beste praktijken inzake verschillende financieringsmogelijkheden voor duurzame stedelijke mobiliteitssystemen te stimuleren en te promoten in het kader van haar toekomstige Europees platform voor duurzame stedelijke mobiliteitsplanning;
37. vraagt de Commissie te helpen met verder geharmoniseerde inzet van het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS), in samenwerking met de ERA, binnen de EU en het gebruik van ERTMS buiten de EU te bevorderen;
38. verwelkomt de inspanningen voor de invoering van de diensten en toepassingen van Galileo en de Europese dienst voor geostationaire navigatie (EGNOS) in de spoorwegsector; erkent in dit verband de rol van het Europees GNSS-Agentschap en zijn succesvolle beheer van de projecten uit hoofde van het zevende kaderprogramma en het Horizon 2020-programma;

Versterking van het mondiale concurrentievermogen van de spoorwegindustrie

39. dringt er bij de Commissie op aan ervoor te zorgen dat in toekomstige handelsovereenkomsten (zoals de thans in onderhandeling zijnde overeenkomsten met Japan, China en de VS) en bij herziening van bestaande overeenkomsten specifieke bepalingen worden opgenomen om de markttoegang voor de Europese spoorwegindustrie aanzienlijk te verbeteren, met name op het punt van overheidsopdrachten met de daarbij spelende problematiek rond strengere vestigingsvereisten en wederkerige toegang voor de spoorwegindustrie tot buitenlandse markten; verzoekt de Commissie om te zorgen voor een gelijk speelveld voor marktdeelnemers binnen en buiten Europa;
40. verzoekt de Commissie om een grotere samenhang tussen het handelsbeleid van de EU en het industrieel beleid, zodat in de handelsstrategie rekening wordt gehouden met de behoeften van de Europese industrie en zodat de nieuwe generatie handelsakkoorden geen nieuwe verplaatsingen van bedrijven en een grotere de-industrialisatie in de EU met zich meebrengt;
41. vraagt de Commissie om te ijveren voor de opheffing van de belangrijkste niet-tarifaire handelsbelemmeringen die de toegang tot de buitenlandse markten voor de Europese spoorwegindustrie hinderen, met name de investeringsbelemmeringen (in het bijzonder de verplichtingen betreffende joint ventures) of het gebrek aan transparantie en de ongelijke behandeling in procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten (in het bijzonder de toenemende vereisten van plaatselijke inbreng);
42. wijst met klem op de relevantie en het effect die de onderhandelingen over het internationale overheidsopdrachten-instrument en de herziening van de regelgeving inzake handelsbeschermingsinstrumenten hebben op de Europese spoorwegindustrie en dringt er bij de Raad en de Commissie op aan hier rekening mee te houden en nauw met het Europees Parlement samen te werken om snel tot overeenstemming over deze instrumenten te komen; vraagt de Commissie rekening te houden met de gevolgen die de erkenning van door de overheid geëxploiteerde economieën of andere niet-markteconomieën als markteconomie zou kunnen hebben op de werking van handelsbeschermingsinstrumenten en het concurrentievermogen van de Europese spoorwegindustrie;
43. vraagt de Commissie om een coherente EU-handelsstrategie waarin de hand wordt gehouden aan het wederkerigheidsbeginsel, vooral tegenover Japan, China en de VS, en om steun voor verdere internationalisering van de spoorwegindustrie, vooral kmo's, mede door bevordering van Europese normen en technologie op internationaal niveau, zoals de ERTMS, en door zoeken naar betere bescherming voor de intellectuele eigendomsrechten van de Europese spoorwegindustrie (bv door wijdere promotie van de IPR-Helpdesk);

Donderdag 9 juni 2016

44. verzoekt de Commissie alle tarifaire en niet-tarifaire handelsbelemmeringen te helpen wegnemen, de handelsprocedures voor kmo's in de spoorwegsector te vereenvoudigen en ervoor te zorgen dat alle beperkende handelspraktijken in derde markten geleidelijk verdwijnen; verzoekt de Commissie het verkrijgen van werkvisa te vergemakkelijken voor werknemers van Europese kmo's die tijdelijk worden gedetacheerd naar een derde land en de economische transacties voor kmo's te verminderen;

45. benadrukt dat bepaalde derde landen onaanvaardbare marktverstoringen creëren door buitensporige steun te verlenen aan hun nationale exporteurs via de financiële voorwaarden die ze aanbieden aan mogelijke klanten; roept in dat opzicht de Commissie op om de Chinese regering te overtuigen om zich aan te sluiten bij de OESO-overeenkomst inzake exportkredieten en in het bijzonder het hoofdstuk over de spoorwegen; verzoekt de Commissie tegelijkertijd de werkzaamheden van de internationale werkgroep exportkredieten op te voeren aan de nieuwe mondiale richtsnoeren inzake exportkredieten;

Verbetering van de strategische politieke steun voor de sector

46. vraagt de Commissie een mededeling uit te brengen over een EU-strategie voor een coherent industrieel beleid, gericht op herindustrialisering van Europa en stoelend op onder meer duurzaamheid en energie- en hulpmiddelen efficiëntie; verzoekt de Commissie om in dit document haar strategie voor belangrijke industriële sectoren, met inbegrip van de spoorwegindustrie, te schetsen; vindt het belangrijk dat hierin ideeën worden opgenomen over de vraag hoe in de EU een hoog niveau van verticale productie behouden kan blijven;

47. verzoekt de Commissie een industriële dialoog op hoog niveau over de spoorwegindustrie te organiseren, met deelname van de desbetreffende commissarissen, leden van het Europees Parlement, de Raad, de lidstaten, de industrie, de vakbonden, onderzoeksinstituten, het Europees Spoorwegbureau en Europese normalisatie-instellingen; benadrukt dat een geregelde industriële dialoog inzake de spoorwegindustrie ruimte zou bieden voor een gestructureerde discussie op Europees niveau over de horizontale uitdagingen voor de sector en het effect van EU-beleid op het concurrentievermogen van de spoorwegindustrie;

48. verzoekt de Commissie ervoor te zorgen dat het beleid dat van invloed is op het concurrentievermogen van de Europese spoorwegindustrie tot stand komt op grond van doeltreffende communicatie en coördinatie tussen de bestuurlijke instanties van de diverse betrokken beleidsterreinen;

49. acht voor versterking en ontwikkeling van de Europese spoorwegindustrie de politieke steun van de Raad nodig; roept de Raad Concurrentievermogen daarom op de Europese spoorwegindustrie daadwerkelijk op zijn agenda te plaatsen;

o

o o

50. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.
