



ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2009 - 2014

---

*Документ за разглеждане в заседание*

---

**A7-0391/2013**

15.11.2013

## **ДОКЛАД**

относно CARS 2020: План за действие за конкурентоспособна и устойчива автомобилна промишленост в Европа

(2013/2062(INI))

Комисия по промишленост, изследвания и енергетика

Докладчик: Франк Пруст

## СЪДЪРЖАНИЕ

	<b>Страница</b>
ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ.....	3
ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ.....	16
СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО МЕЖДУНАРОДНА ТЪРГОВИЯ.....	21
СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ЗАЕТОСТ И СОЦИАЛНИ ВЪПРОСИ.....	26
СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ВЪТРЕШНИЯ ПАЗАР И ЗАЩИТА НА ПОТРЕБИТЕЛИТЕ.....	32
СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ТРАНСПОРТ И ТУРИЗЪМ.....	39
РЕЗУЛТАТ ОТ ОКОНЧАТЕЛНОТО ГЛАСУВАНЕ В КОМИСИЯ.....	44

## ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

### относно CARS 2020: План за действие за конкурентоспособна и устойчива автомобилна промишленост в Европа (2013/2062(INI))

*Европейският парламент,*

- като взе предвид член 173 от дял XVII от Договора за функционирането на Европейския съюз (предишен член 157 от Договора за създаване на Европейската общност), засягащ индустриалната политика на ЕС, и по-специално конкурентоспособността на европейската промишленост,
  - като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено „CARS 2020: План за действие за конкурентоспособна и устойчива автомобилна промишленост в Европа“ (COM(2012)0636),
  - като взе предвид докладите на групата на високо равнище CARS 21 по въпросите на конкурентоспособността и устойчивото развитие на автомобилната промишленост в Европейския съюз (2012 г.)<sup>1</sup> и конкурентната нормативна уредба за автомобилния сектор през 21 век (2006 г.)<sup>2</sup>,
  - като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено „По-силна европейската промишленост за растеж и възстановяване на икономиката“ (COM (2012) 0582),
  - като взе предвид заключенията на Съвета по конкурентоспособност от 10 и 11 декември 2012 г. относно положението на европейската промишленост и относно особеното положение на автомобилната промишленост,
  - като взе предвид член 48 от своя правилник,
  - като взе предвид доклада на комисията по промишленост, изследвания и енергетика и становищата на комисията по международна търговия, комисията по заетост и социални въпроси, комисията по вътрешния пазар и защита на потребителите и комисията по транспорт и туризъм (A7-0391/2013),
- А. като има предвид, че автомобилната промишленост е едновременно жизненоважно звено от веригата на промишленото производство в Европа и фактор за конкурентоспособност, растеж и работни места в ЕС;
- Б. като има предвид, че европейската автомобилна промишленост, въпреки безпрецедентната икономическа и финансова криза, е призвана да играе важна роля в запазването на определени умения и сектори на производството в Европа и това поражда необходимост от координирани действия в рамките на ЕС;

---

<sup>1</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf)

<sup>2</sup>

[http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport_en.pdf)

- В. като има предвид, че настоящото икономическо положение не е единствената причина за тази криза и че е необходимо тотално преосмисляне на нашия подход към мобилността през 21-ви век, тъй като мобилността е основен фактор за насърчаването на икономическия растеж;
- Г. като има предвид, че автомобилната промишленост претърпява тройна революция на световно равнище, при намаляване или стагнация на търсенето в Европа, при едновременно преориентиране на търсенето и производството към страните с бързо развиващи икономики, че използваните енергийни източници постепенно, но осезаемо се променят и че се преминава към дигитализация на компонентите и функциите, което води до увеличаване на равнищата на производство, което на свой ред води до сериозни промени във веригата за създаване на стойност;
- Д. като има предвид, че европейската автомобилна промишленост все още заема челно място в света в областта на научните изследвания и иновациите и следователно трябва да възстанови конкурентоспособността и устойчивото производство по цялата производствена верига и по веригата за създаване на стойност;
- Е. като има предвид, че едно от решенията на проблема с производствения свръхкапацитет е в прехвърлянето на капацитет към други промишлени сектори като обществения транспорт и възобновяемата енергия и инвестициите в устойчиви инфраструктури;

### *Политическото управление*

1. одобрява новата стратегия на Комисията за лансиране на нова европейска промишлена политика, по-специално за устойчивата автомобилна промишленост, поставена в ядрото на европейската икономика;
2. очаква Европейската комисия да координира по-ефективно своите собствени усилия, за да гарантира навлизането на препоръките на „Cars 2020“ в оперативна фаза и тяхното наблюдение от страна на групата на високо равнище, с цел да не се повтори провалът на първата фаза от процеса „CARS 21“ (декември 2005 г.), чиито заключения нямаха очакваните последици; за тази цел призовава Комисията да създаде ясна програма с ускорени темпове и да използва правото си на инициатива, в рамките на своите правомощия, по-специално за да установи насоки за координиране и допълване на действията на държавите членки и предприятията, за да се гарантира достоен стандарт на живот на гражданите на ЕС и да се консолидира промишлеността на ЕС, като се постави акцент върху икономическия растеж, растежа на заетостта и възстановяването на пазара;
3. призовава Комисията да разработи междусекторни пътни карти, които обхващат разработките в енергийния сектор, транспортния сектор и сектора на ИКТ;
4. счита, че действията на Комисията в този сектор страдат от различни ограничения и липса на механизми за координация на политиките; призовава Комисията да изготви проучване, представящо несъответствието между амбициите и средствата, с които разполага, като основа за започване на разисквания в Съвета и в

- Парламента;
5. счита, че Комисията следва да вземе предвид целия автомобилен сектор, и по-специално подизпълнителите, търговците на дребно и предприятията в областта на обслужването след продажбата, във всички бъдещи процеси на изготвяне на политиката в сектора;
  6. приветства заключенията относно промишлената политика, приети от Европейския съвет по въпросите на конкурентоспособността през декември 2012 г.; насърчава държавите членки да продължат да следват волята си за задълбочено преразглеждане на политиката в областта на автомобилната промишленост и за консолидиране на нови договорености за сътрудничество в този сектор на европейско равнище; изтъква, че това тясно сътрудничество в областта на политиката за автомобилната промишленост може да се реализира на равнището на Съюза или доброволни начала между определен брой държави;
  7. призовава държавите членки да подхождат към адекватното провеждане на структурни, но координирани реформи за засилване на конкурентоспособността като подпомагане на изследванията и иновациите, изграждане на компетентност, преквалифициране на кадри, намаляване на непреките разходи, засилване на гъвкавостта на заетостта въз основа на социален диалог, премахване на бюрокрацията и скъсяване на периодите за плащане;
  8. счита, че за да се възвърне доверието в ЕС, е от съществено значение Съюзът да подобри прилагането на плана си за действие и начина, по който този план се съобщава на широката общественост, инвеститорите и предприятията;

#### **Автомобилна икономика и автомобилостроене в Европа**

9. счита, че от е съществено значение в ЕС да се запази и укрепи последователна и динамична верига на научни изследвания, изработване, производство и стойност, както и верига за иновации, като се постави акцент върху производството на устойчиви автомобили; счита, че запазването на конкурентоспособността на Европа в бъдеще ще зависи от създаването на цикъл с полезно действие, който създава предимства за иновациите, заетостта, конкурентоспособността, здравето, околната среда и мобилността;
10. посочва, че делът на разходите за заплати в автомобилната промишленост представлява само между 13 % и 20 % от добавената стойност; освен това посочва, че глобалната конкурентоспособност може да се гарантира само чрез иновации по цялата производствена верига и гъвкавост на производствените процеси, за което трябва да се постигне съответно споразумение с работниците;
11. подчертава значението на запазването и укрепването на производствената база в Европа, за да се гарантира достоен стандарт на живот на нейните граждани и да се консолидира промишленото производство с цел постигане на икономически растеж и възстановяване на икономиката;
12. признава факта, че европейският пазар се намира в упадък и криза, в това число и автомобилната промишленост; изразява съжаление, че Комисията не анализира

основните причини за този спад като различията в ситуациите (производители, пазарни сегменти и видове пазари, продукти, отрасли) и многобройните структурни промени в търсенето (демографски, социологически, поведенчески, икономически и технически); в тази връзка счита, че заедно с междусекторните действия в рамките на Европа трябва да бъдат предприети индивидуално обусловени мерки според обстоятелствата, както на национално, така и на европейско равнище, за да се стимулира търсенето;

13. счита, че новите поведенчески схеми за мобилността са мощни инструменти за повишаване на конкурентоспособността на европейския автомобилен сектор като обществените и интермодалните транспортни мрежи, управлението на движението, интелигентните градове, схемите за съвместното използване и съсобственост на автомобили;
14. изразява съжаление, че Комисията не обръща внимание на производствения свръхкапацитет, макар и той да представлява проблем, засягащ целия сектор, който неминуемо има своите отражения в краткосрочен и средносрочен план (верига, заетост, регионална икономика); поради това приканва Европейската комисия да представи в кратки срокове:
  - а. проучване относно мащаба на свръхкапацитета в Европа и относно добрите практики в отговор на този проблем, особено извън Европа (САЩ),
  - б. план за действие, който представя всички налични политически инструменти, по-специално тези, които включват научните изследвания и иновациите;
  - в. призовава за по-активна и координирана подкрепа за работниците и предприятията от автомобилния сектор с цел пренасочване на компетентностите и заетостта към други сектори, които бележат ръст;
15. в областта на реструктурирането:
  - а. приветства намерението на Комисия да възобнови дейността на работната група за проследяване на основните дейности по реструктурирането и приветства публикуването на Зелената книга относно Реструктуриране и предвиждане на промените: какви са поуците от наскоро придобития опит? (COM (2012) 0007);
  - б. призовава предприятията и държавите членки да засилят сътрудничеството и усилията за предварителните проактивни действия във връзка с промишлените промени, за да се избегнат отрицателни външни последици по отношение на съгласуваността в рамките на промишления производствен процес (работни места, производство);
  - в. призовава Комисията и държавите членки да разработят планове за координирано реструктуриране, за да подкрепят регионите, изправени пред значителни загуби на работни места в автомобилния сектор, и призовава за интегрирано използване в този процес на всички инструменти на европейско равнище (ЕИБ, ЕСФ и ЕФРР) и национални инструменти с цел предоставяне на

помощ на засегнатите работници и пренасочването им към алтернативна заетост в свързани сектори, например алтернативна енергия, както и оптимизиране на съществуващите автомобилни технологии;

- г. подчертава също така основната роля и отговорността на предприятията и регионалните органи в политиката за реструктуриране, по-специално чрез подобряване на обучението на работниците, но и чрез предоставяне на свободни обекти за социално-икономическо развитие и реструктуриране на въпросните региони;
16. припомня на държавите членки и предприятията, че създаването на кълстери (групи за закупуване, кооперативи, консорциуми и сливания) е фактор за конкурентоспособност по отношение на все по-силната конкуренция на държавите извън ЕС;
17. призовава Комисията и държавите членки да засилят специфичните инструменти за засилване на достъпа до капиталови пазари в полза на МСП и предприятията с междинен размер, по-специално чрез създаването на регионални единни звена за контакт; счита, че МСП и предприятията с междинен размер са първите жертви на кризата, особено в секторите на подизпълнението, разпространението и обслужването след продажбата; посочва, че те същевременно представляват преимущество, защото имат в достатъчна степен мащаб и способност за реагиране в отговор на промените и често са източник на множество технологични открития; счита, че един от пътищата за развитие, който трябва да се следва, е диверсификацията на възможностите за търговия на МСП и на предприятията с междинен размер (интернационализация, участие в нови проекти);
18. припомня значението на зачитането на принципа на технологична неутралност при избора на стандарти, за да се защитят инвестициите на първоначалните участници, като по този начин се насърчат иновациите в сектора;

### ***Човешки ресурси***

19. заявява, че познанията и уменията на работниците от автомобилния сектор са преимущество за Европа; приветства създаването на „Европейски съвет по автомобилните умения“ през 2013 г. и вярва, че той ще определи бързо ефективни политики в тази област;
20. приветства изявлението на Комисията относно формирането на умения и развиването на умения като източник на устойчиво конкурентно превъзходство;
21. счита, че към настоящия момент пазарът на труда не е в синхрон с изискванията на промишления сектор (засилено търсене на квалифицирани работници); счита, че е от съществено значение да се приведат в съответствие не само публичните стратегии за обучение (насърчаващи науката, технологиите, инженерните и математически курсове и професионалното образование), но също така и стратегиите на предприятията за обучение (по-специално чрез разширяване на програмите за двойно обучение), за да могат предприятията да запазят и привлекат високо квалифицирани работници;

22. призовава държавите членки да адаптират законодателството си, за да стане социалният диалог по-открит и конструктивен, както и трудовите взаимоотношения, засягащи организацията на дейността (напр. отраслови споразуменията, участие на работниците); призовава държавите членки да развиват и следват най-добрите практики;
23. препоръчва държавите членки и предприятията да подобрят допълнителното обучение за работниците, за да има готовност да се отговори на бъдещото търсене и да се създаде възможност, в случай на загуба на работни места, съответните видове компетентност на работниците да бъдат от полза за други разрастващи се сектори;

### *Иновации и технологии*

24. счита, че технологичните иновации са от съществено значение за конкурентоспособността на автомобилната промишленост; призовава за технологично неутрален подход; потвърждава своя ангажимент за гарантиране постигането на целите на „Европа 2020“ и за създаване на икономически изгодни и устойчиви видове транспорт и на нови методи на производство;
25. подчертава, че интегрираните иновационни проекти, обхващащи цялата верига за създаване на стойност, са от съществено значение за подобряването на конкурентоспособността;
26. вярва, че знанието и иновациите могат да бъдат източник на устойчиво конкурентно превъзходство на европейската автомобилна промишленост, когато темпото на въвеждане на иновативни решения изпреварва възможностите за тяхната имитация и когато средствата за защита на иновациите и за борба с промишления шпионаж ще осигурят възвръщаемост на инвестициите, без да се навреди на потребителите; счита, че областите, в които ще се създаде свързано с иновациите предимство на европейския пазар, трябва да се фокусират върху въпросите относно околната среда и безопасността;
27. отбелязва, че в европейската автомобилна промишленост са налице две ефективни стратегии за конкурентоспособността: стратегия на лидерство по отношение на разходите и стратегия на диференцирането; счита, че комбинираното им прилагане под формата на смесена стратегия би създавало затруднения и би било не толкова ефективно, тъй като би изисквало иновативни изследвания на по-широк фронт;
28. отбелязва, че европейската автомобилна промишленост постигна редица успехи посредством стратегията на лидерство по отношение на разходите благодарение на популярните модели с ниска себестойност, които се срещат на европейския пазар (напр. марки като Шкода, Дачия и Нисан);
29. по отношение на технологичния напредък приветства предложенията на Комисията, но изтъква, че условията, свързани с нейните прогнози по отношение на създаването на добавена стойност, пазарната реализация и възможностите за трудова заетост зависят от редица условия;



30. счита, че е от съществено значение да се стимулира изследователската и развойна дейност, като се постави акцент върху нисковъглеродните и устойчивите технологии, в които Европа заема водещо място, за да се намали зависимостта на Европа от вносна енергия; посочва, че това включва електрическите и хибридните двигатели, алтернативните горива, мобилното съхраняване на енергия, пускането на необходимите разпределителни мрежи и инфраструктури, но изразява съжаление, че подобни технологии все още не са въведени на пазара; очаква да бъдат предприети действия с оглед:
- насочването на технологиите възможно най-близо до очакванията на ЕС и на международния пазар и гарантиране на тяхното приемане от страна на купувачите на моторни превозни средства, и
  - отчитане на съвкупността от екологичните и социалните фактори, свързани с жизнения цикъл на превозното средство, с начина на производство и с усилието, което е необходимо, за да се подходи към неговото изчистване;
31. счита, че условие за конкурентоспособността на европейската автомобилна промишленост е нейната рентабилност, постигната чрез съответното развитие на сътрудническите с нея промишлени отрасли, доставящи от Европа евтини суровини за производството, като: стомана, отливки, изковки, тапицария, гуми и електронни части;
32. счита, че ЕС следва да основава своите усилия на диференцираща стратегия, опираща се на определени приоритети, насочени към консолидирането на технологичните предимства на Европа, в това число:
- а. технологична конвергенция, по-специално по отношение на стандартите в началните етапи на производство и разпространение,
  - б. развитие на екологични иновации (по-леки, по-ефективни, по-малко замърсяващи и по-лесни за рециклиране превозни средства, главни базови технологии, акумулатори и енергийно съхранение, подпомагане на управлението на превозното средство, комфорт, свързани автомобили), безопасност (eCall) и достъпност (приложения за водачи с увреждания), които отличават европейските продукти от останалите;
  - в. сътрудничеството на европейско и световно равнище във все още слабо разработени области, по-специално що се отнася до технологията на задвижването;
  - г. действията за засилване на лидерската позиция на Европа при определянето на международните стандарти, като по този начин се гарантира, че можем да запазим технологичното лидерство на световните пазари, като се вземе предвид значението на международната хармонизация за получаването на достъп до нови пазари;
  - д. превръщането на механизми като процедурата за измерване на разхода на гориво във важен аспект на конкурентоспособността за световната

автомобилна промишленост на европейския пазар, като се гарантира, че европейските производители са защитени от нелоялната конкуренция;

- е. изграждането на инфраструктура за електрически автомобили и алтернативни горива;
- 33. призовава държавите членки и Комисията да стимулират възникването на транснационални клъстери, центрове за конкурентоспособност и публично-частни мрежи за съвместна дейност в областта на мобилността на бъдещето и генериращи постоянен източник на иновации (прототипи);
- 34. посочва, че научноизследователската и развойна дейност изисква съществено финансиране (научна оценка на риска, дълъг инвестиционен цикъл) и в тази връзка изразява съжаление, че Съюзът все още не е постигнал целта за вливане на 3 % от БВП в научноизследователската и развойната дейност; счита, че съкращенията, предвидени от държавите членки в бюджета на Програмата за конкурентоспособност на предприятията и за МСП и на „Хоризонт 2020“, ще нанесат вреди, и по-специално в бюджетните редове, свързани с транспорта;
- 35. отбелязва, че автомобилният сектор е източник на съществени частни инвестиции за изследвания и иновации; посочва обаче, че докато рецесията продължава да засяга европейския пазар, финансирането от ЕС като „Хоризонт 2020“ и COSME може да стимулират частните инвестиции в отрасъла; подчертава необходимостта от поддържане на амбициозно равнище на финансиране на инициативата „екологичен автомобил“ и развитието на МСП, които са ясно изразени приоритети; посочва, че регионалните и местните органи, в зависимост от своите правомощия, разполагат с различни средства за активно подпомагане на автомобилната промишленост;
- 36. подчертава необходимостта от предоставяне на подходящи финансови ресурси по линия на Многогодишната финансова рамка (2014—2020 г.) за реструктуриране на отрасъла и за подобряване и модернизирание на неговите микро-, малки и средни предприятия, повишаване на производителността и насърчаване на националното производство на стоки от отрасъла;

### *Регламентиране*

- 37. подчертава необходимостта от възможно най-скорошно прилагане на принципа за „интелигентно регулиране“, като последователен подход по отношение на законодателството, засягащо автомобилната промишленост; посочва, че независимо от това, че става въпрос за препоръка на първата група „CARS 21“ (2005 г.), към настоящия момент не са предприети никакви действия; подчертава, че е жизненоважно интелигентното регулиране за насърчаването на инвестициите в автомобилния отрасъл;
- 38. счита, че предложението на Комисията за налагане на мораториум върху всякакво ново законодателство, което би могло да има неблагоприятно въздействие върху икономическата ситуация в промишления сектор, допринася за постигането на дългосрочна конкурентоспособност и подпомага намирането на адекватни

отговори на предизвикателствата, свързани с екологията;

39. подчертава колко е важно поставянето на разумни срокове, за да се даде възможност на промишлеността да адаптира производствените съоръжения и да инвестира в индустриалната система;
40. отправя искане за преразглеждане на политиките и вече взетите решения, които обаче биха могли да възпрепятстват устойчивата трансформация на автомобилната промишленост; призовава Комисията да започне извършването на последваща оценка на приетото законодателство и на липсата или лошото прилагане на приетото законодателство;
41. призовава европейските производители да запазят и укрепят съществуващите правила на ЕС по отношение на правните гаранции;
42. счита, че търговските гаранции за европейските автомобилни продукти са твърде краткосрочни и не съответстват на високата им степен на надеждност, което води до тяхната сериозна неконкурентоспособност по отношение на търговските гаранции на производители от трети държави (напр. Япония и Южна Корея);
43. счита, че е изключително важно да се хармонизират техническите разпоредби в Европа с цел борба с всяко изкуствено нарушаване на конкуренцията; настоява за хармонизиране и подобряване на процедурите за изпитване, които дават значителни разлики в данните за разхода на гориво при някои производители; призовава Комисията да намери решение на проблема с въвеждането в заблуждение на потребителите чрез непредставителна информация за разхода на гориво и екологичните показатели на превозното средство; подкрепя планираното развитие на нов, точен цикъл на изпитване и процедури на изпитване, които отразяват реалните условия на управление, и призовава те да бъдат въведени незабавно;
44. насърчава европейските предприятия, произвеждащи автомобилни продукти, да засилят сътрудничеството си на единния пазар чрез европейска стандартизация, хомологация, унификация и оползотворяване, както и с доброволно поделяне на пазарните сегменти;
45. счита, че е необходимо значително да се подобри безопасността по пътищата на ЕС, като се предприемат действия по отношение на превозните средства, инфраструктурата и поведението на водачите; приветства предложението на Комисията относно системата „eCall“, с която се дава възможност превозните средства да извършват автоматично повикване до спешните служби в случай на тежка злополука;
46. отправя искане към Комисията и държавите членки за усилване на защитата на правата на интелектуална собственост на световно равнище и за създаване на стратегия за защита на търговската тайна на равнище ЕС с цел борба срещу фалшифицирането и промишления шпионаж; припомня, че технологичното развитие е чувствителен и уязвим сектор;

## Финансови средства

47. отправя искане към ЕС и държавите членки да хармонизират, оптимизират и засилят използването на наличните финансови средства, за да се стимулират инвестициите в устойчивата мобилност извън държавните субсидии, посредством данъчни стимули за МСП (данъчни кредити за научноизследователска дейност, системи „бонус/малус“ за емисиите на CO<sup>2</sup>, премии за предаване на превозни средства за скрап), както и частни финансови инструменти (фондове за рисков капитал, „бизнес ангели“) и публични финансови инструменти (Европейската инвестиционна банка);
48. изисква от Комисията да извърши задълбочено сравнително проучване по държави на данъчното облагане, прилагано в автомобилния сектор в ЕС, с цел опростяване и рационализиране на настоящата данъчна тежест върху производството и търговията с услуги, свързани с моторните превозни средства, и намаляване на административните формалности;
49. счита, че е от съществено значение да се запази възможността за допълване на наличните средства, от една страна – за реструктуриране, а от друга – за научноизследователска и развойна дейност; поради това настоява за запазване на настоящото равнище на средствата за Европейския социален фонд и Европейския фонд за приспособяване към глобализацията;
50. счита, че е от жизненоважно значение политиката в областта на конкуренцията (правилата за държавна помощ) да е насочена към повишаване на конкурентоспособността, растежа и заетостта, в съответствие с подхода на нашите конкуренти извън ЕС;
51. отправя искане за въвеждане на условна клауза, изискваща от автомобилните предприятия, за периода на амортизация на подпомаганите инвестиции, да поддържат дейността в подпомаганите обекти или да възстановяват предоставените от ЕС суми в случай на преместване на производството;

## **Вътрешен пазар**

52. припомня, че силният вътрешен пазар е необходимо предварително условие за възобновяване на конкурентоспособността и устойчивостта в автомобилната промишленост;
53. счита, че е от основно значение да се засилва европейското сближаване в областите, в които преобладаващите условия не позволяват равнопоставени условия на конкуренция:
  - а. по отношение на конкуренти от трети страни: високи цени на енергията и суровините, висок обменен курс на еврото,
  - б. на вътрешния пазар: социална и данъчна конкуренция, данъчни облекчения за предприятията и стимули за купувачите (бонуси за ниски нива на въглеродни емисии, премии за предаване на превозни средства за скрап);

- в. на вътрешния пазар на ЕС: условия, свързани с рециклирането на превозни средства и екологичното рециклиране на употребявани автомобили;
54. подчертава, че е необходимо да бъде засилена, по-специално, ролята на доставчиците и че при нея именно може да се открие потенциал за иновации (Car2car, car2infrastructure) и възможности за заетост;
55. изразява съжаление относно факта, че съществуващата правна фрагментация на пазара за услуги след продажбата е в ущърб на автомобилистите и на лоялната и здравословна конкуренция между държавите членки; с цел повишаване на заетостта и покупателната способност на автомобилистите и поддържането и развитието на европейска производствена верига и сектора за следпродажбено обслужване, призовава за сближаване на законодателствата, по-специално в сектора на резервните части, и за предоставяне на информацията на автомобилистите относно техните права по отношение на ремонтите на превозните им средства; призовава Комисията да подкрепи това сближаване чрез задълбочена и сравнителна оценка на последиците от правната разпокъсаност за вътрешния пазар, европейския производствен сектор и покупателната способност на автомобилистите;
56. призовава за координация на равнището ЕС, с цел да се засили борбата срещу вноса на фалшиви автомобилни части;
57. отбелязва необходимостта държавите членки да осигурят по-голяма прозрачност и спазването на принципите на добросъвестност при търговските отношения между производители и търговци; счита, че въвеждането на кодекс на поведение между производителите и дистрибуторите е надежден начин това да бъде постигнато; счита, че този кодекс следва като минимум да включва клаузи, свързани с преместването на дейностите на дистрибуторите, практиката за използване на множество марки при сходни продукти и правото на компенсация при прекратяване на договора от производителя без основателна причина в съответствие с допълнителните насоки, посочени в известието на Европейската комисия 2010/C 138/05;
58. призовава Комисията да предприеме мерки, в сътрудничество с държавите членки, за да се гарантира високо равнище на защита на потребителите, прозрачност и сигурност на пазара на автомобили втора употреба, както и да работи за постепенно премахване на замърсяващите и по-малко безопасните превозни средства; приветства препоръката на Комисията в Регламента относно проверките на техническата изправност да се изисква записване на изминатите километри при всяка проверка; счита, че инициативи като схемата „CAR Pass“ в Белгия могат да бъдат насърчени чрез европейски стандарт; отбелязва, че процедурите за пререгистрация при прехвърляния на превозни средства трябва също така да възпират трансграничните измами по отношение на изминатите километри;
59. отново изтъква икономическия интерес за Европа от създаването на големи нови промишлени проекти, както при самолетостроенето и космическата индустрия, за да се постигне мащаба, необходим, за да се отговори на конкуренцията в световен мащаб; припомня, че тези проекти могат да се реализират на равнището на Съюза

- или на доброволна основа между няколко държави членки;
60. подчертава значението на стратегиите за интелигентна специализация за създаването на рамка за вътрешна конкуренция в ЕС в същите сфери на дейност, за да се даде възможност за допълнителни регионални специализации, които да направят ЕС по-конкурентоспособен спрямо трети държави;
61. обръща внимание:
- а. на държавите членки – върху наличните алтернативни решения за стимулиране на търсенето като схеми за етикетиране, целенасочено освобождаване на средства от спестовните схеми на служителите, данъчни стимули при закупуване от страна на предприятия, рециклиране на материалите, обществени поръчки;
  - б. на предприятията – върху наличните разнообразни маркетингови инструменти като застраховка, включително възстановяването на част от заема при загуба на работа, удължаване на гаранцията, споделяни превозни средства, продажба по интернет;
62. изразява съжаление, че планът за действие CARS 2020 се фокусира главно върху производителите на автомобили в Европа, пренебрегвайки значението на целия сектор на следпродажбеното обслужване, неговите участници и потребности; счита, че европейската автомобилна политика трябва да бъде по-експанзивна и да се основава на холистичен подход; застъпва мнението, че основната цел трябва да бъде да се осигурят равнопоставени условия на конкуренция за всички участници във веригата. смята, че по този начин европейската политика в областта на автомобилостроенето следва също така да включва разпоредби, адаптирани към всички участници във веригата на доставка и ремонт, както големите производители, така и МСП;

### ***Външни пазари и търговски отношения***

63. посочва, че автомобилната промишленост осигурява значителен положителен принос към търговския баланс на ЕС, че износът към бързо развиващите се пазари е неоспорима необходимост с цел постигане на максимален успех в дългосрочен план и че сдружаването с фондове и предприятия от трети държави е от ключово значение за бъдещето на нашите предприятия, също както и разполагането на предприятия извън границите на Съюза (особено за производство и продажба на място) като средство за създаване на растеж и вносът на превозни средства за отговаряне на търсенето;
64. приветства съобщението на Европейската комисия за постигнати резултати от решаващо значение относно зоната за свободна търговия със САЩ и Япония и равен достъп до световните пазари, което означава стриктно спазване на едни и същи правила за всички участници на автомобилния пазар в света, счита, че това увеличава вероятността устойчивото развитие и повишаването на безопасността на движението да се превърнат в основа за постигане на конкурентно преимущество в световен мащаб;

65. отчита, че наличието на единна система за сертифициране, даваща възможност за контролиране на превозните средства и автомобилните части в рамките на единния европейски пазар и основаваща се на стандартите на ЕС за екологосъобразност и безопасност, може да играе ключова роля в премахването на нелоялната конкуренция;
66. признава, че на бързо развиващите се пазари търсенето ще нараства не само в луксозната категория, но и в по-ниските сегменти, и че европейската промишленост ще бъде по-конкурентоспособна в тези сегменти;
67. посочва, че конкурентоспособността на голяма част от нашите автомобилни предприятия се влошава поради засилената, а понякога и нелоялна конкуренция от страна на предприятия от трети държави; подчертава, че голяма част от тях притежават потенциал за постигане на успех, ако им се позволи да отговорят на нарастващото търсене на новите пазари за износ; настоятелно призовава Комисията да извърши реорганизация на своята търговска политика, за да може да осигурява:
- а. координиране на мерките на държавите членки за насърчаване на предприятията в ЕС и за защита на европейски продукти, инвестиции и права върху интелектуална и индустриалната собственост извън ЕС,
  - б. централизиране на всички инструменти на ЕС в областта на износа, и по-специално на тези, насочени към МСП („малък бизнес, голям свят“), например чрез създаване на цялостна, достъпна цифрова платформа за сектора;
  - в. постепенно налагане на принципа за реципрочност, подценен от Европейската комисия в „Cars 2020“, като централен елемент на нашите търговски отношения;
  - г. оказване на натиск за премахването на нетарифни бариери в автомобилния сектор,
  - д. скъсяване на времето за започване на разследване и прилагане на инструменти за търговска защита;
68. отправя искане към Комисията да разшири своите предварителни оценки на въздействието във връзка с бъдещите търговски споразумения, така че да включват понятието за конкурентоспособност в автомобилния сектор, да осъществява нови проучвания след тяхното влизане в сила и редовно да извършва оценки на кумулативното въздействие на споразуменията – както на действащите споразумения, така и на споразуменията в процес на договаряне, въз основа на специфични и определени критерии, включително начина на участие на заинтересованите страни;
69. призовава Парламентът да си осигури необходимите средства, за да извършва от своя страна оценка на въздействието на всяко споразумение за свободна търговия;

o

o o

70. възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция на Съвета, Комисията и държавите членки.



## ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ

### Какво представлява автомобилната промишленост в Европа?

Европейската автомобилна промишленост е несъмнено актив и е от стратегическо значение за икономиката и заетостта в рамките на Европейския съюз.

В своя план за действие „Cars 2020“ Европейската комисия посочва редица цифри, които ясно показват значението на този сектор:

- 12 милиона преки и косвени работни места,
- 4 % от БВП на европейско равнище,
- търговски излишък, възлизащ на 90 млрд. евро,
- една четвърт от световното производство на моторни превозни средства.

Към тях също така трябва да добавим всички създадени ползи нагоре и надолу по производствената верига, свързани с:

- научноизследователската и развойна дейност: 80 % от частните инвестиции в научноизследователска и развойна дейност,
- иновациите: трансфер на технологии, нови материали, електрически акумулаторни батерии, горивни клетки,
- ноу-хау: управление, експертен опит в производствените процеси,
- Както и с положителни външни ефекти за икономиката: застраховки, приходи от данъци;

Автомобилната промишленост е стълб в нашата промишлена икономика, както реален, така и със символичен характер. Това е сектор, който идентифицира много ясно особеностите на европейската промишленост и който следователно заслужава приоритетни и бързи политически действия.

### Защо Европейският парламент се занимава с този въпрос?

В Европа автомобилната промишленост преживява безпрецедентна криза. През 2012 г. в Европа са регистрирани само около 12 милиона продадени превозни средства, в сравнение с около 17 милиона през 2007 г., в навечерието на кризата, което е най-ниското равнище от 1995 г. насам. В началото на 2013 г. цифрите показваха стъпка назад, което ни връщаше в началото на 90-те години на миналия век. Основната причина за този спад на продажбите е резкият и траен спад на покупателната способност на домакинствата в ЕС в резултат на икономическата криза, тъй като закупуване и поддръжка на превозно средство е вторият по големина разход на домакинствата след жилището.

Широката общественост си задава въпроси, свързани с бъдещето на сектора, който сам по себе си е индикатор за общото състояние на икономиката и следователно в него е

съсредоточено вниманието на медиите и на населението. Следователно Европейският парламент, единствената институция за пряко представителство, има задачата да отговори на техните опасения. Въпреки факта, че настоящият доклад няма да има задължителен характер и че Европейският съюз има малка свобода на действие, за да окаже пряко въздействие върху кризата, докладчикът счита, че ние сме длъжни да разгледаме задълбочено въпроса и да се превърнем в сила за представяне на предложения пред европейските институции, държавите членки и предприятията.

Целта на този доклад трябва да бъде да се пренесе обществената дейност от думите към делата. Той трябва да бъде да допринесе съществено за плана за действие на Европейската комисия. В контекста на множеството от засегнатите теми желанието на докладчика е този доклад има лесна за идентифициране и централна идея: промишленото производство.

### **Дали планът за действие е задоволителен?**

Докладчикът приветства работата, извършена от Европейската комисия с нейния план за действие „Cars 2020“, и всички контакти на институционално равнище между различните заинтересовани страни в сектора (създаване и възстановяване дейността на Групата на високо равнище „CARS 21“). Комисията разработи процес, с която промишленото производство да се върне в центъра на икономическото развитие. Докато само допреди няколко години Европа беше решила вниманието да се съсредоточи върху услугите, днес лидерите на ЕС признават икономическите и социалните ползи от завръщането към стабилна и устойчива производствена база. Това е смел политически избор, който ние трябва да подкрепим. Възстановяването на производствена база на континента означава също така по-малка зависимост от нашите конкуренти.

„Cars 2020“ е първият секторен подход, разработен от Комисията след Договора от Лисабон. Това е добър знак, който посочва, че Комисията възнамерява да превърне автомобилния сектор в приоритет. Планът за действие има предимството да обобщава в един документ всички области на компетентност, които са свързани с автомобилната промишленост. Въпреки това, макар и докладчикът да приветства намерението на Комисията да увеличи дяла, който секторът осигурява за БВП на ЕС, от 16 % понастоящем на 20 % до 2020 г., той би искал да подчертае, че за тази цел трябва да разполагаме с необходимите средства.

Докладчикът счита, че в обхвата на плана за действие има слабости и пропуски, по-специално и в голямата си част във връзка със заключенията на Групата на високо равнище „CARS 21“ (юни 2012 г.). Следователно констатацията е частична и предложените решения не толкова ангажиращи колкото очакваното.

Като цяло Комисията се ограничава с това да представи общата ситуация на автомобилната промишленост като цяло. Докладчикът счита, че един по-задълбочен анализ, ще ни подтикне да различим конюнктурните ситуации и да предоставим различни отговори, тъй като икономическата криза не засяга еднакво:

- производителите (вътрешна организация, маркетингови стратегии, пазари),

- пазарните сегменти (качество, общо производство, продукти с по-ниско качество), продукти (леки автомобили, тежкотоварни превозни средства, двуколесни превозни средства),
- и клоновете на сектора (доставчици, производители, дистрибуцията и обслужването след продажбата).

Докладчикът изразява съжаление, че Комисията недооценява многобройните структурни промени на търсенето, които са основната причина за спада на европейския пазар:

- демографски промени: урбанизация, застаряване на населението,
- социологичните и поведенческите промени: колективна мобилност ограничаване на достъпа на превозните средства до градски центрове, диференцирана употреба в зависимост от територията на пребиваване, имидж на марките,
- икономически промени: намаляване на средната покупателна способност, свързана с превозните средства, нарастване на цените на горивата, взрив на пазара за употребявани автомобили,
- технически промени: значително увеличение на жизнения цикъл на превозните средства и на тяхното качество.

Освен това Комисията просто споменава производствения свръхкапацитет (оценен средно на 20 %) и реструктурирането, без да предлага решения, по-специално по отношение на това дали е възможно други промишлени отрасли да се възползват от промишлените умения на работниците в автомобилния сектор, които ще са загубили своята работа.

Тя мълчи по въпроса за принципа на реципрочност в търговските отношения.

Докладчикът счита, че фактът, че някои понятия не са добре определени, нанася вреди, въпреки че те са основни предпоставки за рамката на нашите действия:

- европейското дружество: Дали става дума за предприятие, чието седалище се намира в Европа, но неговите производствени единици се намират на други места по света, или дружество, което има една или повече единици в Европа, но седалището му се намира извън Европа, или пък неговото седалище е разположено в Европа и заводите му също? Крайната цел на този план за действие е възстановяването на растежа и работните места в Европа. Ние ще постигнем това чрез използването на всички средства за подпомагане на всички тези европейски дружества, но най-вече чрез подкрепа за създаването на предприятията в Европа. За тази цел се нуждаем от ясна представа в цяла Европа за предмета на нашите действия, а тази представа все още не е налице;
- верига за създаване на стойност и производствена верига (считани за две отделни понятия) – необходимо е всяка една от тях да се запази и развива; ако

веригата за създаване на стойност има здрави устои в ЕС, ще можем да придобием или да възстановим конкурентоспособността на някои сектори за производство на продукти, в които имаме най-добри резултати (високи технологии). Запазването на съгласуваността на производствената верига, тоест отгоре надолу по веригата, ще спести на Европа положение, при което присъства и има контрол само в една част от веригата. Въпреки това ще трябва да се намери на най-добрият баланс, тъй като Европа ще става все по-малко конкурентоспособна по отношение на някои разходи (в частност енергията и работната ръка).

### **Какво принос може да направи Европейският парламент?**

#### ***Въпроси, разгледани в рамките на CARS 2020***

Разискванията относно плана за действие ще ни помогнат да преосмислим изцяло мобилността на 21-ви век. Статуквото е най-лошото решение. Но е необходимо да сме прагматични и да не предлагаме решения, които не отговарят на реалните очаквания на хората; не трябва да се опитваме да отговорим на търсене, което все още не съществува.

Реагирането на изменението на климата също така трябва да бъде водещ принцип на нашите действия. ЕС отбеляза толкова бърз напредък в тази област, че се превърнахме в пример за останалата част от света. Но в тези времена на криза трябва да имаме друг приоритет, също толкова важен и уместен: да отговорим в много по-голяма степен на ежедневните опасения на нашите съграждани, т.е. загубата на конкурентоспособност на европейската икономика, загубата на покупателна способност, загубата на работни места и все по-остро изявяващата се чуждестранна конкуренция. В настоящия доклад ние трябва преди всичко да намерим отговори на настоящата криза на доверието.

Ето защо, на първо време, докладчикът пое и допълни основните линии, разработени в „Cars 2020“, за:

- поставяне на акцент върху технологичното развитие (то е единственото конкурентно предимство, което може да използва Съюзът, за да се конкурира с държавите от БРИКС, и трябва да го ценим и да насърчаваме) и върху усилията за развиване на алтернативни източници на енергия, при надлежно отчитане на тяхната търговска жизнеспособност;
- адаптиране на разпоредбите към набелязаните цели,
- намиране на начини за прогнозиране на бъдещите умения за адаптиране на човешките ресурси към промените в търсенето и в производствените средства;
- уравнивяване в по-голяма степен на отношенията в рамките на производствената верига, за да се насърчи конкуренцията и защитата на предприятията, които са изложени на най-голям риск;
- оптимизиране, и при необходимост – преоткриване, на финансовите средства, които са на наше разположение;

- даване на нов тласък на вътрешния пазар, тъй като европейските дружества извършват доставки предимно на европейския пазар;
- осигуряване на по-лоялни търговски взаимоотношения, за да се подпомагат по най-добрия възможен начин нашите предприятия на развиващите се пазари;

### *Политическото управление*

ЕС трябва да създаде неотложна програма за реформи, която посочва съответните политически решения и се основава на действителна готовност за определяне на ясна индустриална политика за европейската автомобилната промишленост. За съжаление това е нещото, което липсва в предложенията от плана за действие „CARS 2020”.

Европа трябва да започне да реагира по-активно. Работата, извършена от Комисията, както от нейната администрация, така и в рамките на групите на високо равнище, сега трябва да се изрази в политически действия. Това може да е под формата на амбициозна програма за сътрудничество между държавите членки и Комисията. Европа разполага с много средства (вътрешен пазар, международната търговия, околната среда, научноизследователската и развойна дейност). Докладчикът изразява желание този доклад да бъде възможност да се покаже как те да бъдат по-добре използвани, координирани и как успоредно да се започне дейност за задълбочени реформи, за съчетаването на тези средства с нашите цели.

Докладчикът счита, че този доклад предоставя възможност искрено и открито да бъдат обсъдени изпитаните методи, които са доказали своята ефективност, включително в САЩ, да се разгледат внимателно средствата, с които разполага Европейският съюз, мащабът на нашите предприятия и положението им на ожесточена конкуренция помежду си в период, в който сме изправени пред все по-засилена конкуренция от страна на предприятия от трети държави, както на нашите пазари, така и на външните пазари. Ние трябва да поемем отговорностите, произтичащи от това ново световно положение.

Действията на Европейския съюз са решаващ фактор в голям брой области. Въпреки това той страда от сериозни недостатъци в своята маркетингова стратегия. По-конкретно, става въпрос за недостатъчна популярност. От друга страна, Европа изпитва затруднения да продава технологичното си ноу-хау на международната сцена (търговия и стандарти). Това се превръща в сериозен проблем, тъй като ако не предприемем действия, ще започнем все повече да зависим от стандарти, които няма да сме разработили. Докладчикът счита, че е време да се предприемат действия, за да се промени това положение, така че да се възстанови доверието на гражданите, предприятията и инвеститорите.

В настоящия доклад докладчикът добави поради тази причина глава относно „политическото управление“, която не фигурираше в „Cars 2020“, именно за да бъдат разгледани тези предизвикателства.

23.9.2013

## **СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО МЕЖДУНАРОДНА ТЪРГОВИЯ**

на вниманието на комисията по промишленост, изследвания и енергетика

относно CARS 2020: План за действие за конкурентоспособна и устойчива автомобилна промишленост в Европа (2013/2062(INI))

Докладчик по становище: Мария Бадия и Кучет

### **ПРЕДЛОЖЕНИЯ**

Комисията по международна търговия приканва водещата комисия по промишленост, изследвания и енергетика да включи в предложението за резолюция, което ще приеме, следните предложения:

1. подчертава, че автомобилната промишленост на Съюза, която понастоящем осигурява 12 милиона преки или непреки работни места, е от стратегическо значение за икономиката и заетостта в ЕС и посочва, че тя дава чувствителен положителен принос към търговския баланс на ЕС въпреки засилената и понякога нелоялна конкуренция от страна на предприятия от трети държави;
2. признава, че пазарът на ЕС за нови автомобили отбелязва спад, въпреки че нараства търсенето на превозни средства, задвижвани с чиста енергия (електрически, хибридни, с щепсел); призовава Комисията незабавно да приложи устойчива стратегия за насърчаване и укрепване на автомобилната промишленост, по-специално мерките по CARS 2020, така че да се даде възможност на промишлеността да продължи да бъде ефикасна и конкурентоспособна и да навлиза на нови пазари;
3. посочва, че според Международната агенция по енергетика до 2050 г. почти 60 % от новите автомобили, продадени в света, ще бъдат хибридни, с щепсел или електрически;
4. подчертава, че европейските производители изостават на пазара на превозни средства, задвижвани с чиста енергия, но националните цели подкрепят по-нататъшния растеж на този пазар;
5. подчертава необходимостта от разширяване на електрификацията на транспортния

сектор през следващите десетилетия в съответствие с другите политики на ЕС;

6. признава, че на бързо развиващите се пазари търсенето ще нараства не само в луксозната категория, но и в по-ниските сегменти и че европейската промишленост ще бъде по-конкурентоспособна в тези сегменти;
7. категорично счита, че тази промишленост е основен двигател на технологичните иновации, както и важен мултипликатор на растежа; счита, че поддържането на високо равнище в сферата на иновациите е от жизненоважно значение за това промишлеността да запази водещите си позиции по отношение на устойчивостта и технологиите и да насърчава заетостта и подкрепата за дружества, включително МСП, така че да се повиши конкурентоспособността в международен план; счита, че разработването на чисти превозни средства би намалило енергийната зависимост на Европа по отношение на трети държави; подчертава, че обществените транспортни мрежи, пътната мобилност и техническият напредък на „интелигентните градове“, като например хибридните превозни средства и тези без емисии на замърсяващи газове, са мощни инструменти за повишаване на конкурентоспособността на европейския автомобилен сектор; подчертава решаващата роля, която обществените поръчки могат да изпълняват в това отношение, ако се използват като стратегически инструмент за промишлена политика; призовава Комисията и държавите членки да засилят своето сътрудничество и усилия за консолидиране на водещата позиция на Европа при определяне на международни стандарти, като по този начин се гарантира, че ЕС може да запази технологичното си лидерство на световните пазари; подчертава първостепенното значение на наличието на ясна и стабилна правна рамка и рамка за данъчно облагане за насърчаване на инвестициите в автомобилния сектор;
8. подчертава необходимостта да се инвестира в проектирането и производството на нови продукти, създаващи иновативни технологии за глобалните потребители с цел подкрепа на растежа по цялата верига за създаване на стойност в ЕС;
9. подчертава, че бъдещите предизвикателства, свързани с околната среда, са важен стимул за иновации; припомня, че е необходимо технологиите да продължат да отбелязват напредък и занапред, за да се подобри екологичната ефективност на превозните средства, като същевременно се насърчава развитието и налагането на пазара на превозни средства с алтернативни горива, като например електрическите превозни средства; припомня също така, че е необходимо да бъде отбелязан по-нататъшен напредък по отношение на техническите правила, целящи допълнително намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>;
10. подкрепя консенсуса, постигнат от групата на високо равнище CARS 21, че търговската политика на Съюза следва да повиши конкурентоспособността на ЕС на световните пазари чрез международна хармонизация на нормативната уредба в областта на превозните средства и да отчете напълно значението на запазването на силна, новаторска и конкурентоспособна автомобилна производствена база, и категорично посочва, че при никакви обстоятелства това не следва да бъде за сметка на трудовите права, социалната справедливост или социалните стандарти;
11. подчертава значението на многостранните и двустранните преговори, които имат за

цел насърчаване на реципрочността по отношение на достъпа до пазарите и намаляване и премахване на тарифните и нетарифните бариери (НТБ), когато те не са оправдани от загриженост за опазване на здравето или околната среда; счита, че търговските споразумения и двустранното регулаторно сътрудничество на Съюза следва да включват значителни ангажименти относно премахването на НТБ, които оказват въздействие върху автомобилния сектор на ЕС, и следва да се осигури достъп до вносни суровини; подчертава, че правата върху индустриалната собственост на ЕС на европейските дружества трябва да бъдат ефективно защитени и зачитани от всички държави – партньори на Съюза;

12. призовава Комисията да продължи да полага усилия с оглед на глобалната стандартизация; счита, че търговските партньори на ЕС следва да приемат стандартите WP.29 на ИКЕ на ООН и трябва да се намерят нови универсални решения за иновативни технологии, например универсален щепсел за електрически автомобили;
13. признава, че е важно да се ускори изготвянето на предложение за нов регламент относно взаимното признаване на международни одобрения на типа на цяло превозно средство и резервни части за ремонт и поддръжка, за да се намали административната тежест, свързана с въвеждането на един и същ модел превозно средство на пазара на трети държави;
14. подчертава, че международните рамки за сътрудничество в областта на стандартите и техническите правила следва да останат предпочитаният вариант за постигане на хармонизацията им и че всички двустранни инициативи следва да се развиват с оглед на превръщането им в многостранни, които следва да включват и бързо развиващите се икономики; счита, че във връзка с това ЕС следва да продължи да подобрява своите екологични изисквания и на тази основа да изпитва и налага най-напредналите международни стандарти;
15. приветства инициативата, предприета в рамките на Трансатлантическия икономически съвет, за започване на работа по глобално техническо правило относно безопасността и насърчаването на електрическите превозни средства и подчертава, че е важно да бъдат привлечени голям брой членове, включително основните търговски партньори на ЕС;
16. настоятелно призовава Комисията да гарантира, че всички ангажименти по отношение на търговските преговори и споразумения — действащи и бъдещи — са ефективно спазени; призовава Комисията да използва инструментите за търговска защита на Общността в съответствие с правилата на СТО и да прибегва, ако е необходимо, до механизма за уреждане на спорове, за да запази автомобилната промишленост на ЕС и да реагира на нелоялните търговски практики срещу интересите на ЕС, като например специални данъци върху внесените автомобили;
17. счита, че инвестиционната дейност на пазарите в растеж трябва да бъде увеличена и гарантирана чрез търговски споразумения;
18. счита, че европейските дружества следва да прилагат стандартите на ЕС за корпоративната социална отговорност (КСО) и за участие на работниците и в трети



държави, в които се инвестира, и че регионалното развитие следва да се насърчава;

19. отправя искане към Комисията да разшири своите предварителни оценки на въздействието върху бъдещите търговски споразумения с цел обхващане на понятието за конкурентоспособност в автомобилния сектор, да реализира нови проучвания след тяхното влизане в сила и редовно да извършва оценки на кумулативното въздействие на споразуменията – както на действащите споразумения, така и на споразуменията в процес на договаряне, въз основа на специфични и определени критерии, включително начина на участие на заинтересованите страни;
20. настоятелно призовава Комисията да разработи във възможно най-кратък срок стратегическа визия за своята промишлена политика, която да помогне на засегнатите от структурни свръхкапацитети промишлени сектори, като автомобилния сектор, да предвидят тенденциите, като се пренасочат към сектори на бъдещето, като превозните средства за обществен транспорт с нулеви емисии на CO<sub>2</sub>.

## РЕЗУЛТАТ ОТ ОКОНЧАТЕЛНОТО ГЛАСУВАНЕ В КОМИСИЯ

Дата на приемане	17.9.2013
Резултат от окончателното гласуване	+: 25 -: 1 0: 4
Членове, присъствали на окончателното гласуване	William (The Earl of) Dartmouth, Laima Liucija Andrikienė, Maria Badia i Cutchet, María Auxiliadora Correa Zamora, Andrea Cozzolino, George Sabin Cutaş, Marielle de Sarnez, Yannick Jadot, Metin Kazak, Bernd Lange, David Martin, Vital Moreira, Paul Murphy, Cristiana Muscardini, Franck Proust, Godelieve Quisthoudt-Rowohl, Niccolò Rinaldi, Helmut Scholz, Peter Šťastný, Robert Sturdy, Henri Weber, Jan Zahradil
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Amelia Andersdotter, Josefa Andrés Barea, Salvatore Iacolino, Elisabeth Köstinger, Emma McClarkin, Mario Pirillo, Jarosław Leszek Wałęsa
Заместник(ци) (чл. 187, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване	Krzysztof Lisek

27.9.2013

## СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ЗАЕТОСТ И СОЦИАЛНИ ВЪПРОСИ

на вниманието на комисията по промишленост, изследвания и енергетика

относно CARS 2020: План за действие за конкурентоспособна и устойчива автомобилна промишленост в Европа (2013/2062(INI))

Докладчик по становище: Биргит Зипел

### ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Комисията по заетост и социални въпроси приканва водещата комисия по промишленост, изследвания и енергетика да включи в предложението за резолюция, което ще приеме, следните предложения:

- A. като има предвид, че динамичните и приобщаващи пазари на труда, на които хората притежават високи и съобразени с пазара степени на умения, са от съществено значение за конкурентоспособността на европейската икономика и социалното сближаване;
- 1. приветства плана за действие за автомобилната промишленост и отбелязва стратегическото значение на автомобилната промишленост за европейската икономика, която представлява около 12 милиона преки и непреки работни места, със значителен положителен принос към търговския баланс на ЕС от около 90 милиарда евро (през 2011 г.), привлича най-големите частни разходи за изследвания и иновации (около 30 милиарда евро през 2010 г) и действа като основен двигател за технологичните иновации; подчертава, че амбициозна европейска промишлена политика със силен акцент върху местната заетост и развитието на „зелени“ технологии е необходим лост за възстановяване, свързано с много нови работни места, и за засилване на устойчивия растеж; подчертава, че европейската автомобилна промишленост се нуждае от стратегия за обновяване, насочена към по-устойчиви автомобили, като част от една „по-зелена“ транспортна система;
- 2. подчертава, че е важно отличаването на световните пазари посредством качество и безопасност; в този смисъл счита, че е необходимо да се инвестира в

усъвършенствани технологии и да се заложи на иновациите;

3. приветства предложението на Комисията относно системата „eCall“, което се отнася до система, позволяваща извършването на автоматично повикване от превозните средства до службите за спешна помощ в случай на тежко произшествие;
4. счита, че с цел насърчаване на по-голяма интеграция в ЕС следва да се подобри предоставянето и достъпността на извършените промени за приспособяване на превозните средства, които позволяват на лицата с увреждания да могат да пътуват;
5. призовава за подобряване на стандартите за здраве и безопасност на работното място, изложени в стратегията на Общността за здравословни и безопасни условия на труд за периода 2007–2012 г., с оглед отразяване на промените в различните видове заетост и задачи; в този смисъл призовава Комисията да представи възможно най-скоро европейска стратегия за здравословни и безопасни условия на труд за 2020 г.;
6. призовава за полагане на повече усилия в посока осъществяване на целите на стратегията „Европа 2020“ за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж чрез стимулирането на една по-силна европейска автомобилна промишленост; в този контекст подчертава значението на това да се поддържа силна основа на автомобилостроенето в Европа, включително чрез износ в трети държави на по-широка гама превозни средства с високо качество и устойчиви технологии; посочва, че научноизследователската и развойната дейност и иновациите стават все по-важни, особено що се отнася до необходимостта от разработване на енергийно ефективни автомобили с ниски емисии, за да може Европа да запази конкурентоспособността си и следователно да насърчи заетостта, като намали зависимостта си от вносната енергия;
7. признава, че електрическите превозни средства имат потенциал за растеж, не само що се отнася до енергийната устойчивост и до действията в областта на климата, но и тъй като те могат да генерират икономически растеж и заетост; поради това призовава да се положат усилия за развитие и усъвършенстване на този тип превозни средства, както и да се насърчи тяхното използване в ЕС; счита, че за целта ще бъде необходимо да се изградят съоръжения за презареждане с гориво или енергия за превозните средства, които използват алтернативни горива;
8. приветства предложените от Комисията инструмент „Хоризонт 2020“ и програмата COSME, които ще подпомогнат финансово предприятията и МСП да подобрят своята конкурентоспособност, като същевременно се постигне напредък към ефективна по отношение на използването на ресурсите и опазването на околната среда система за европейски транспорт;
9. приветства действията, предложени в рамките на четвъртия стълб на плана за действие; подчертава необходимостта от дългосрочни стратегии, позволяващи на предприятията и на служителите да се приспособят към структурните преобразувания, като същевременно предвиждат промените и свеждат до минимум социалното въздействие; отново призовава за правен акт относно информирането на работниците и провеждането на консултации с тях, прогнозирането и управлението

на реструктурирането; отдава особено значение на дългосрочното планиране за структурни промени, което има за цел гарантирането на постепенен преход, ако трудовете изисквания се променят; подчертава, че равнищата на умения следва да са такива, че да осигуряват заетост и да позволяват преход към нови форми на производство и бизнес модели, ако е необходимо;

10. в контекста на по-доброто регулиране призовава Комисията да бъде по-систематична в оценката на въздействието на нейните предложения върху способността на европейската автомобилна промишленост да запази конкурентоспособността си на международно равнище, като по този начин осигурява много от новите работни места, на които Европа разчита; в този контекст настоятелно призовава Комисията да се противопоставя активно на допълнителното регулиране на национално равнище при прилагането на правото на ЕС;
11. призовава държавите членки да предвидят процесите на реструктуриране с цел запазване на работни места, насърчаване на вътрешната и външната мобилност и свеждане до минимум на евентуалните неблагоприятни последици от тези процеси; призовава държавите членки ефективно да прилагат националното право и съществуващите директиви на ЕС, включително Директивата относно колективните уволнения, Директивата относно прехвърлянето на предприятия и Директивата относно рамка за информиране и консултиране, без да нарушават принципа на субсидиарност; счита, че фондовете на ЕС следва да изпълняват важна роля за избягване, свеждане до минимум или облекчаване на такива неблагоприятни последици, които могат да произтекат от процесите на реструктуриране;
12. счита, че ако реструктурирането е неизбежно, затварянето на заводи или съкращаването на производство следва да се разглеждат единствено като последна мярка; съответно счита, че в такива случаи следва да бъде предоставена информация на заинтересованите страни, включително синдикатите, представителите на работниците и представителите на дружеството, и с тях да се водят преговори за постигане на споразумение, което да гарантира жизнеспособността на съответното дружество при същевременното спазване на правата на работниците;
13. призовава държавите членки да използват пълноценно Европейския фонд за приспособяване към глобализацията (ЕФПГ) като краткосрочна мярка в случай на затваряне на заводи и значително съкращаване на производство; отново изразява своето становище, че мерките, разработвани по ЕФПГ, следва да са съвместими с преминаването към екологично устойчива икономика с ефективно използване на ресурсите;
14. подчертава необходимостта от предвиждане на необходимите умения и от приспособяване на нивата на умения на работниците, включително чрез учене през целия живот; подкрепя създаването на „Европейски съвет по автомобилните умения“ за насърчаване на съответното висше образование и професионално обучение, обединяващ центровете за наблюдение на промишлеността, заетостта и уменията, както и съответните социални партньори и организации на доставчици на услуги в сферата на образованието и обучението с цел насърчаване обмена на най-

добри практики, развитието на умения и заетостта в автомобилния сектор;

15. подчертава значението на социалния диалог за адаптиране на уменията и процесите на реструктуриране, както и на необходимостта от следване на най-добрите практики<sup>1</sup>; припомня положителните примери за развитието на временни иновативни инструменти по време на кризата, като например работа на съкратено работно време, които спомогнаха за поддържане на предишните нива на заетост;
16. насърчава държавите членки да приемат национални планове за създаване на работни места в контекста на европейския семестър, като вземат предвид специфичните потребности от умения на промишления сектор като цяло, и по-специално на автомобилния сектор;
17. счита, че квалифицираната работна сила е от жизненоважно значение за това европейският автомобилен сектор да бъде конкурентоспособен и основан на качеството; по тази причина счита, че системите за образование и обучение трябва да се модернизират с оглед на повишаването на необходимите за в бъдеще умения посредством нови учебни програми, ИКТ и партньорства с работодателите;
18. призовава Европейският социален фонд да бъде използван за преквалификация и допълнително обучение на работници и за усъвършенстване на ученето през целия живот, като се разглеждат потребностите от умения, съответствието на умения и предвиждането на промени, по-специално в автомобилната промишленост, при отчитане на свръхкапацитета на европейската автомобилна промишленост и на необходимостта от преминаване към устойчива икономика и „зелени“ превозни средства;
19. подчертава необходимостта от още по-доброто използване на Европейския портал за професионална мобилност (EURES) като инструмент, допълващ агенциите за заетост на държавите членки, и в този контекст подкрепя използването на EURES не само като средство за предоставяне на консултации на работниците, на търсещите работа и на работодателите относно правото на свободно движение, но и като инструмент на пазара на труда, поставящ специален акцент върху намирането на постоянна работа на пълен работен ден, която да позволява на работниците да водят пълноценен живот, като по този начин нараства възможността на европейските производители на автомобили за достъп до предлагане на квалифицираната работна ръка, която им е необходима;
20. посочва социалните и икономическите ползи от създаването на система „едно гише“ с цел улесняване на свободното движение на работници между държавите членки в полза на работниците и на автомобилната промишленост;
21. поддържа становището, че разработването на екологосъобразни нови автомобилни технологии, например целящи намаляване на емисиите на парникови газове, би могло да гарантира дългосрочен икономически успех на автомобилната

---

<sup>1</sup> „Набор от инструменти за реструктуриране“ в съобщението на Комисията от 3 юни 2009 г., озаглавено „Споделен ангажимент за трудова заетост“, COM(2009)0257.

промишленост и да позволи трайно осигуряване на работни места;

22. подчертава, че оценките и съображенията, свързани със социалното въздействие, следва да се оптимизират във всички промишлени политики; подчертава, че социалната несигурност има отрицателни последици за иновациите, производителността и творчеството на работната сила, а по този начин и за икономическия растеж.
23. отбелязва, че технологичните иновации и зеленият растеж са основни фактори на конкурентоспособността; подчертава, че публичното финансиране следва да насърчава иновациите в европейската промишленост, включително в автомобилната промишленост, например чрез ЕИБ; подчертава факта, че тези мерки следва да се обуславят от капацитета им за създаване на екологична добавена стойност и устойчива качествена заетост в ЕС.

## РЕЗУЛТАТ ОТ ОКОНЧАТЕЛНОТО ГЛАСУВАНЕ В КОМИСИЯ

<b>Дата на приемане</b>	26.9.2013
<b>Резултат от окончателното гласуване</b>	+: 34 -: 3 0: 0
<b>Членове, присъствали на окончателното гласуване</b>	Edit Bauer, Heinz K. Becker, Pervenche Berès, Vilija Blinkevičiūtė, Philippe Boulland, David Casa, Alejandro Cercas, Ole Christensen, Derek Roland Clark, Minodora Cliveti, Emer Costello, Frédéric Daerden, Sari Essayah, Richard Falbr, Marian Harkin, Danuta Jazłowiecka, Ádám Kósa, Jean Lambert, Verónica Lope Fontagné, Olle Ludvigsson, Thomas Mann, Csaba Óry, Sylvana Rapti, Licia Ronzulli, Elisabeth Schroedter, Joanna Katarzyna Skrzydlewska, Jutta Steinruck, Ruža Tomašić, Traian Ungureanu
<b>Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване</b>	Françoise Castex, Philippe De Backer, Anthea McIntyre, Ria Oomen-Ruijten, Evelyn Regner, Birgit Sippel, Csaba Sógor, Tatjana Ždanoka



10.9.2013

## СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ВЪТРЕШНИЯ ПАЗАР И ЗАЩИТА НА ПОТРЕБИТЕЛИТЕ

на вниманието на комисията по промишленост, изследвания и енергетика

CARS 2020: План за действие за конкурентоспособна и устойчива автомобилна промишленост в Европа  
(2013/2062(INI))

Докладчик по становище: Серджо Гаetano Коферати

### ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Комисията по вътрешния пазар и защита на потребителите приканва водещата комисия по промишленост, изследвания и енергетика да включи в предложението за резолюция, което ще приеме, следните предложения:

- като взе предвид резолюцията на Европейския парламент от 3 юли 2012 г. относно eCall: нова услуга на номер 112 за граждани<sup>1</sup>,
- 1. подчертава, че европейският план за действие за автомобилната промишленост трябва да следва цялостен подход, допълващ регулацията с инвестиции в инфраструктура и действия за насърчаване на търсенето и подобряване на човешкия капитал, като се насърчава висококвалифицираната работна сила; счита в тази връзка, че инвестициите за насърчаване на развитието на авангардни технологии, включително мерките за подобряване на безопасността на движението по пътищата, за справяне с CO<sub>2</sub> и намаляване на замърсителите и излъчвания шум, са от жизненоважно значение за поддържане на конкурентоспособността, растежа и създаването на добавена стойност и на работни места в автомобилния сектор; счита, че за да се гарантира конкурентоспособността на европейската автомобилна промишленост, този план за действие следва да бъде координиран с други свързани политики на ЕС;
- 2. подчертава, че вътрешният пазар на ЕС е най-важният фактор за осигуряването на благополучното бъдеще на автомобилната промишленост: на първо място, като

---

<sup>1</sup> Приети текстове, P7\_TA(2012)0274.

пазар за превозни средства, той определя общи технически стандарти от името на 500 милиона потребители за опазване на околната среда, пътната безопасност, безопасността на продуктите и шумовите емисии, и те са подходящи и важни за други индустрии извън неговите граници; на второ място, той е дом за държавни и частни изследователски институти, предлагащи върхови постижения на научноизследователската дейност и по този начин допринася за осигуряването на обещаващо бъдеще за автомобилната промишленост;

3. подчертава, че следва да се осъществят амбициозни инвестиции на европейско равнище в подкрепа на предложената стратегия, включително чрез рамковата програма на ЕС за научни изследвания и иновации – „Хоризонт 2020“ – и Европейския социален фонд; призовава да се улесни достъпът до финансови средства от „Хоризонт 2020“ и подчертава значението на инвестициите в научни изследвания и иновации за запазване на конкурентоспособността на световния пазар във всички области на автомобилния сектор, а именно в пътната безопасност, качествено обслужване на клиентите, екологосъобразната мобилност, авангардните технологии и продуктите с висока добавена стойност; освен това насърчава използването на средства от Европейската инвестиционна банка за финансирането на подобни проекти;
4. призовава за законодателна рамка за регулиране на автомобилния сектор, която да бъде достатъчно гъвкава с цел бързо реагиране и обхващане на всички нови технологични разработки и иновации, които са в основата на конкурентоспособността на автомобилната промишленост;
5. подчертава факта, че вътрешният пазар на ЕС следва да спомага за напредъка не само на производството и пласмента на превозни средства, но също и за възможността за рециклиране на превозни средства, компоненти на превозни средства и суровини, използвани за тях; изисква от Комисията да разработи европейска рамка за екологично рециклиране на употребявани автомобили;
6. подчертава, че изработването и производството на промишления продукт „превозно средство“ се предхожда от верига за създаване на добавена стойност за европейския отрасъл на доставките, включително малки и средни доставчици на компоненти, и че този отрасъл на доставките играе важна роля в развитието на автомобилната промишленост и се сблъсква със същите предизвикателства на европейско и световно равнище; изтъква, че европейските доставчици в автомобилостроенето, включително МСП, често са основни новатори, като по този начин стимулират развитието на европейски превозни средства на бъдещето и създават важен пазар на резервни части; изразява съжаление относно трудностите, които срещат някои МСП в сектора на доставките при възползването от програмите и финансирането на Съюза, и призовава за по-лесен достъп, включително чрез Програмата за конкурентоспособност на предприятията и за МСП (COSME);
7. счита, че пазарът на резервни части заслужава не по-малко внимание от пазара за готови превозни средства; подчертава, че той следва да се третира при равни условия, по-специално по отношение на участието и управление на продуктовата информация; отбелязва, че различните национални разпоредби правят много трудно

създаването на общ пазар за автомобилни настройки и резервни части; следователно настоятелно призовава Комисията да представи предложения за хармонизиране и по-нататъшното развитие на този сектор и да разшири европейските стандарти, основаващи се на производството на сертифицирани резервни части и компоненти, одобрени в рамките на ЕС;

8. подчертава, че следва да се обърне особено внимание на превозните средства, които представляват исторически интерес, и на работещите в тази сфера предприятия и служители, като отчита факта, че с постоянното увеличаване на броя на историческите превозни средства тяхната поддръжка, експлоатация и съхраняване стават важни не само по отношение на дейностите в областта на културата и туризма, но също така и за икономиката; подчертава обаче, че следва да има ограничително определение за исторически превозни средства, така че предвид продължаващото нарастване на броя им потенциалните отрицателни последици за безопасността и околната среда, свързани с историческите превозни средства, които не отговарят на стандартите за нови превозни средства, да остават ограничени;
9. приветства предложението за укрепване на пазара на превозни средства, работещи с алтернативно гориво, и на този на електрически автомобили, но отбелязва, че развитието на електромобилността в Европа напредва бавно; настоятелно призовава да бъде отдаден приоритет на развитието на подходяща инфраструктура чрез адекватни инвестиции на европейско и национално равнище, включително чрез подходящо финансиране на Механизма за свързване на Европа, както и чрез общи стандарти за алтернативни горива и системи за задвижване; призовава Комисията да направи съответните законодателни предложения, ако е необходимо, и призовава за бързото приемане на законодателното предложение и на общ стандарт за интерфейса за зареждане на електрическите превозни средства; подчертава важноста на поддържането на положително отношение към други иновативни решения за захранване на електрически превозни средства, като например технологии с горивни клетки;
10. приветства предложението за разработване на схема за етикетиране на гориво, предоставяща на потребителите лесна за разбиране информация относно съвместимостта между техните превозни средства и горивата, които се предлагат;
11. счита, че развитието на европейската автомобилна промишленост следва да запази значителна част от износа, но следва също така да се съсредоточи върху повишаването на вътрешното търсене чрез публични и частни инвестиции, лоялна конкуренция и подобряване на покупателната способност на европейските граждани; подчертава, че е необходимо европейската автомобилна промишленост да предоставя качествени продукти и да заема позиция на технологичен лидер посредством иновации, за да бъде привлекателна за гражданите на ЕС и за да се гарантира дългосрочната конкурентоспособност на сектора;
12. призовава за засилена координация на мерките по отношение на търсенето на превозни средства и горива, включително финансови стимули и данъчна политика, която да включва пряка финансова подкрепа и данъчни стимули, включително използването за градиращи данъчни схеми; призовава Комисията да следва насоките

относно финансовите стимули с по-обвързващи действия, за да осигури подходящи съпоставими условия на конкуренция и да допринесе за конкурентоспособността на промишлеността в целия ЕС; счита, че мерките по отношение на търсенето, но също и мерките, свързани с ежедневните разходи и условия, следва да насочват потребителите към по-безопасни и по-екологосъобразни превозни средства;

13. припомня, че в редица държави членки съществуват различни видове мерки за улесняване на закупуването на нови превозни средства с нисък разход на гориво и с ниски емисии; насърчава обмена на такива добри практики; призовава държавите членки да разгледат възможността за иновативни данъчни политики с цел насърчаване на гражданите на ЕС да закупуват нови и екологосъобразни автомобили;
14. признава необходимостта от справяне със структурния свръхкапацитет в автомобилния сектор в ЕС по координиран начин с оглед гарантирането на дългосрочна конкурентоспособност; подчертава, че всеки производител на превозни средства носи отговорност за намирането на подходящи решения, когато е изправен пред предизвикателства, но същевременно признава важността на ефективната публична интервенция, за да се гарантира, че отрицателните социални последици от реструктурирането в сектора са сведени до минимум; отделя особено внимание на дългосрочното планиране на структурните промени, което при възможни промени в равнището на заетост осигурява както заетостта чрез повишаване на квалификацията, така и плавния преход към нови производства и бизнес модели; счита, че е необходима европейска рамка за предвиждане на промяната и смекчаване на социалното въздействие на реструктурирането, включително законодателен акт, с цел също така да се избегнат нарушения на вътрешния пазар;
15. приветства съществуването на Европейския фонд за приспособяване към глобализацията и на Европейския социален фонд и призовава за тяхното оптимално и целенасочено използване в случаите на реструктуриране в автомобилния сектор, по-специално за преквалификация, придобиване на нови умения, преместване на засегнатите работници, както и за подпомагане на съответните региони;
16. призовава Комисията да предприеме мерки, в сътрудничество с държавите членки, за да се гарантира и високо равнище на защита на потребителите, прозрачност и сигурност на пазара на автомобили втора употреба, както и да работи за постепенно премахване на замърсяващите и по-малко безопасните превозни средства; приветства препоръката в регламента относно проверките на техническата изправност да се изисква записване на изминатите километри при всяка проверка; счита, че инициативи като схемата „CAR Pass“ в Белгия могат да бъдат насърчени чрез европейски стандарт; отбелязва, че процедурите за пререгистрация на прехвърляния на превозни средства трябва също така да възпират трансграничните измами по отношение на изминатите километри;
17. призовава Комисията да намери решение на проблема с въвеждането в заблуждение на потребителите чрез непредставителна информация за потреблението гориво и екологичните показатели на превозното средство; подкрепя планираното развитие на нов цикъл на изпитване и процедури на изпитване при управление и призовава те

да бъдат въведени незабавно;

18. изтъква необходимостта от поддържане на конструктивни, прозрачни и почтени отношения между различните заинтересовани страни в автомобилната промишленост, по-специално между производителите на автомобили и техните дистрибутори, като се избягват условията на дисбаланс в полза на по-силната страна, които могат да окажат неблагоприятен ефект и върху потребителите.
19. припомня, че регионалните и местните органи, в зависимост от своята компетентност, разполагат с различни инструменти за активна подкрепа на автомобилната промишленост, по-специално в областта на насърчаването на използването на електрически автомобили чрез управление на местата за паркиране и оказване на административна подкрепа за инвестиции в инфраструктури за алтернативни горива; насърчава обмена и ефективната координация на подобни практики на европейско равнище; призовава фондовете на ЕС да бъдат използвани по целенасочен и оптимизиран начин в съответствие със специфичните изисквания за развитие в съответния регион;
20. изисква от Комисията и държавите членки да положат повече усилия по отношение на пътната безопасност, като предприемат действия относно превозните средства, инфраструктурите и поведението на водачите; във връзка с това припомня своята резолюция от 3 юли 2013 г., която призовава за бързо въвеждане на системата eCall и съдържа точни изисквания относно защитата на данните, яснотата по отношение на отговорностите на различните действащи лица, технологичната неутралност и прозрачността за потребителите; припомня освен това своето искане системата eCall да се основава на оперативно съвместима платформа с отворен достъп за евентуални бъдещи незадължителни приложения или услуги, вградени в автомобила, които съответстват на стандартите за безопасност, сигурност, защита на данните и неприкосновеност на личния живот, и дават възможност за открит избор на клиентите и открит достъп за доставчиците на услуги;
21. настоява за затягане на съществуващите стандарти за безопасност, по-специално по отношение на превозни средства от категория L, както и за подобряване на изискванията за безопасност и нискоразположените защитни системи на товарните автомобили;
22. потвърждава своята подкрепа за преразглеждане на рамката за одобрение на типа и очаква с интерес сътрудничеството с Комисията и насърчаването на диалога със заинтересованите страни по време на този процес;
23. приветства намерението на Комисията да извърши проверка на пропорционалността на мерките за прилагане, предложени за съществуващите законодателни изисквания; отбелязва, че нейните опасения относно изискванията за борба с неправомерното изменение и за емисиите от изпаряване за превозните средства от категория L са изрично признати;
24. призовава Комисията да изпълнява по-добре ролята си на „умен“ и предвидлив инициатор на законодателни актове, за да осигури на промишлеността дългосрочна сигурност и по този начин конкурентоспособност, както и като непосредствен

резултат от това да предостави на потребителите повече прозрачност по отношение на новите превозни средства; подчертава, че процесът на определяне на нови и общи стандарти за автомобилната промишленост трябва в бъдеще да може да се планира по-добре и да бъде по-координиран, като при това е необходимо да се вземат предвид продуктовете цикли;

25. подчертава значението на международната хармонизация на нормативната уредба, която стои в основата на глобалната конкурентоспособност на европейската автомобилна промишленост; подкрепя реформата на споразумението на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) от 1958 г. и разработването на система за международни одобрения на типа на цяло превозно средство; призовава Комисията да се ангажира в по-голяма степен с Парламента, за да се гарантира политическа подкрепа от глобалните партньори за повишаване на популярността на тези изключително важни проекти;
26. изразява съжаление във връзка с решението на Председателския съвет да не се допуска участието на членове на Европейския парламент в обсъжданията относно CARS 2020; отбелязва, че в тях участват много други представителни организации и политици от държави членки; изисква Председателският съвет да преразгледа това решение в светлината на важните предложения за бъдещето на автомобилната промишленост, които се разработват в рамките на CARS 2020; отбелязва, че тъй като всяко законодателство, което произхожда от CARS 2020, ще бъде внимателно разгледано и одобрено от Парламента, участието в групите политики не подкопава независимостта на Парламента.

## РЕЗУЛТАТ ОТ ОКОНЧАТЕЛНОТО ГЛАСУВАНЕ В КОМИСИЯ

<b>Дата на приемане</b>	5.9.2013 г.
<b>Резултат от окончателното гласуване</b>	+:                   26 -:                   1 0:                   1
<b>Членове, присъствали на окончателното гласуване</b>	Claudette Abela Baldacchino, Adam Bielan, Преслав Борисов, Birgit Collin-Langen, Lara Comi, Cornelis de Jong, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Philippe Juvin, Hans-Peter Mayer, Franz Obermayr, Sirpa Pietikäinen, Phil Prendergast, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Andreas Schwab, Catherine Stihler, Emilie Turunen, Barbara Weiler
<b>Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване</b>	Ildikó Gáll-Pelcz, Liem Hoang Ngoc, María Irigoyen Pérez, Pier Antonio Panzeri, Olle Schmidt, Olga Sehnalová, Marc Tarabella, Wim van de Camp, Patricia van der Kammen

18.10.2013

## СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ТРАНСПОРТ И ТУРИЗЪМ

на вниманието на комисията по промишленост, изследвания и енергетика

относно CARS 2020: План за действие за конкурентоспособна и устойчива автомобилна промишленост в Европа

(2013/2062(INI))

Докладчик по становище: Олдржих Власак

### ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Комисията по транспорт и туризъм приканва водещата комисия по промишленост, изследвания и енергетика да включи в предложението за резолюция, което ще приеме, следните предложения:

1. приветства Плана за действие „CARS 2020“ за конкурентоспособна и устойчива автомобилна промишленост и изразява подкрепа за четирите му стълба;
2. подчертава значението на запазването и укрепването на производствената база в Европа, за да се гарантира достоен стандарт на живот на нейните граждани и да се консолидира нейната промишленост с цел постигане на икономически растеж и възстановяване;
3. в контекста на последните данни относно обема на продажбите призовава Комисията да възприеме по-съгласуван подход по отношение на законодателството, което оказва въздействие върху автомобилната промишленост, като се започне от иновациите и научните изследвания, възстановяването на пазара и растежа на заетостта, и се стигне до стандартите за безопасност и екологичните стандарти;
4. в контекста на последните предоставени от Комисията данни относно обема на продажбите — според които пазарът бележи троен спад и които подчертават, че продажбите на леки автомобили в ЕС са намалели от близо 17 милиона до под 12 милиона между декември 2006 г. и декември 2012 г. — призовава Комисията да преразгледа своите изготвени на широка основа и частично противоречиви цели, за да се съсредоточи основно върху възстановяването на пазара и растежа на



заетостта;

5. счита, че правилата относно конкуренцията и държавната помощ не следва да водят до загуба на конкурентоспособност за европейския автомобилен сектор; призовава Комисията да направи оценка на плановете за реструктуриране, подпомагане и по-близки отношения между производителите в сектора, като сравни тези планове с плановете, приложени от трети държави, с оглед да се даде мощен тласък за увеличаване на растежа и заетостта в този сектор в Европа;
6. изразява подкрепа за развитието и модернизацията на устойчива и ефикасна транспортна инфраструктура, тъй като това може да стимулира пазара и да допринесе за повишаване на пътната безопасност, както и за икономическия растеж и растежа на заетостта;
7. подчертава значението на изграждането на амбициозна рамка за научни изследвания и иновации, която да поставя акцента върху конкурентоспособността на ЕС на световно равнище, като насърчава например внедряването на приложения за свързани автомобили или телематика;
8. вярва в необходимостта от значително подобряване на безопасността по пътищата на ЕС; в тази връзка оценява извеждането като приоритет на вътрешни за автомобила технологии, които подпомагат поведението на водача и спазването на правилата за движение по пътищата, като устройства за интелигентно управление на скоростта;
9. приветства стратегията на Комисията за въвеждане на алтернативни горива и инфраструктура за презареждане на чисти превозни средства;
10. подчертава целта да се повишат конкурентоспособността и резултатите на европейските производители на автомобили, по-специално по отношение на нарастващите потребности от иновативни решения в сектора; подчертава освен това, че в условия на световна конкуренция инвестициите в научни изследвания и иновации ще допринесат за растежа и за създаването на висококвалифицирани работни места в европейския сектор на автомобилостроенето;
11. подчертава, че автомобилната промишленост следва да бъде един от основните двигатели на конкурентоспособността и икономическия растеж в Европа, и отново посочва, че тя е сред ключовите промишлени предимства на ЕС, като играе централна роля на редица световни пазари;
12. припомня значението на зачитането на принципа на технологична неутралност при избора на стандарти, за да се защитят инвестициите на първоначалните участници, като по този начин се насърчат иновациите в сектора;
13. припомня, че научните изследвания и иновациите в сектора на автомобилостроенето трябва да позволят значителен технологичен напредък, който ще допринесе за насърчаване на конкурентоспособността на икономиката на Европейския съюз и запазване на водещото ѝ място на световния пазар, като това ще има решителен принос за целите за постигане на интелигентен, устойчив и

приобщаващ растеж, определени в стратегията „Европа 2020“;

14. припомня, че в периоди на криза заетите в автомобилния сектор са първите засегнати; подчертава необходимостта да се увеличи тяхното допълнително обучение с цел предварителна подготовка за промените в сектора и при необходимост техните умения и знания да намерят приложение в други сектори;
15. изтъква, че задължителните цели за намаляване на емисиите следва да не бъдат определяни преди 2017 г., тъй като все още не е довършена изцяло оценката на въздействието; призовава Комисията да престане да приема законодателни мерки относно това, как да се постигнат целите за емисии и други частични цели, така че да не ограничава разнообразието на продуктите или частната изследователска дейност; в тази връзка призовава за координиране на преглед на Директива 96/53/ЕО относно максимално допустимите маси и размери на пътните превозни средства със съответните участници, включително с представители на производителите на автомобили;
16. подчертава необходимостта от фундаментални изследвания във връзка с разработването на технологии за мобилно съхраняване на енергия, както и на нови възможности за производство на биогорива;
17. подчертава наличието на огромен потенциал за допълнително подобряване на екологичната ефективност с помощта на информационните и комуникационните технологии;
18. предлага, на първо място, да се разшири обхватът на инструментите на Европейската инвестиционна банка (ЕИБ), така че да се включи разработването на инфраструктура за алтернативни горива и реструктуриране на производството; на второ място, предлага да се акцентира върху инвестициите в алтернативни технологии за задвижване и в цялостна инфраструктура за зареждане на електрически и газови превозни средства; на трето място, предлага да се въведат общи технически стандарти на пазара на електрически автомобили и да се работи в посока хармонизиране в световен мащаб на техническите стандарти за инфраструктурата за зареждане на електрически превозни средства;
19. предлага да се разшири обхватът на инструментите на ЕИБ, за да се включи развитието на по-устойчива и конкурентоспособна европейска автомобилна промишленост и внедряването на инфраструктура за алтернативни горива;
20. подчертава необходимостта от засилване на ролята и мисиите на ЕИБ за финансиране на нови промишлени проекти, и по-специално на такива, които са свързани с мащабна инфраструктура за транспорт и за алтернативни горива;
21. подчертава, че според проучването на Отдела за оценка на научните и техническите възможности (STOA), озаглавено „Екологично ефективен транспорт“, създаването на система за екологично ефективен транспорт е възпрепятствано от редица пречки от нетехнически характер, свързани с финансирането, планирането и прилагането, както и с високата цена на алтернативните технологии за задвижване;

22. призовава Комисията да гарантира, че Групата на високо равнище упражнява надзор над напредъка в изпълнението на плана за действие, и по-специално да гарантира ефективното използване на всички налични на равнището на ЕС бюджетни инструменти, насочени към възстановяване на сектора на автомобилостроенето;
23. призовава Комисията да разработи незабавно ясна и конкретна пътна карта с фиксиран срок за изпълнението на плана за действие, като в подобна пътна карта би било препоръчително да се включва следното:
- незабавно започване на предварителна оценка на въздействието на предлаганото законодателство и последваща оценка на приетото законодателство, както и на неприлагането или лошото прилагане на приетото законодателство, за да се гарантира справедливо изпитване на въздействието върху конкурентоспособността, включително по отношение на законодателството относно емисиите на CO<sub>2</sub> и шума;
  - изследване на кумулативното въздействие на съответното законодателство на ЕС върху сектора на автомобилостроенето и цената на средния автомобил, тъй като предлаганите мерки биха могли да доведат до нарастване на цената за потребител с няколко хиляди евро. Това изследване следва да отчита също и намаляването на въглеродните емисии и на шумовото замърсяване, както и намаляването на разходите за средностатистическия водач на превозно средство, чиято горивна ефективност е повишена;
  - незабавно създаване на Група на високо равнище „CARS 2020“, която да действа като консултативен орган с активна роля при изпълнението на плана за действие;
24. подчертава мерките за подкрепа, въведени от няколко държави членки, като ускорено приспадане на данъци или на ДДС от страна на дружествата, както и екологосъобразни автомобили;
25. призовава Комисията да вземе предвид европейската рамка за управление на реструктурирането по социално отговорен начин, както бе поискано от Парламента в неговата резолюция от 15 януари 2013 г. с препоръки към Комисията относно информиране и консултиране на работниците, прогнозиране и управление на реструктурирането<sup>1</sup>, като подобрява подготовката за промяната и социалния диалог, информирането и консултирането на работниците и служителите в рамките на целия процес;
26. констатира, че подкрепата за корпоративните училища — особено по отношение на чиракуването — би могло да допринесе за осигуряването на необходимия квалифициран човешки капитал.
27. припомня на Комисията, че за този план за действие за сектора на автомобилостроенето следва да се отпусне достатъчно финансиране, за да се

---

<sup>1</sup> Приети текстове, P7\_TA(2013)0005.

подкрепят дейностите на сектора в сферата на научните изследвания и иновациите и създаването на нови качествени работни места.

## РЕЗУЛТАТ ОТ ОКОНЧАТЕЛНОТО ГЛАСУВАНЕ В КОМИСИЯ

<b>Дата на приемане</b>	17.9.2013
<b>Резултат от окончателното гласуване</b>	+: 24 -: 5 0: 13
<b>Членове, присъствали на окончателното гласуване</b>	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Giommara Uggias, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zile
<b>Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване</b>	Spyros Danellis, Markus Ferber, Eider Gardiazábal Rubial, Nathalie Griesbeck, Geoffrey Van Orden

## РЕЗУЛТАТ ОТ ОКОНЧАТЕЛНОТО ГЛАСУВАНЕ В КОМИСИЯ

<b>Дата на приемане</b>	5.11.2013
<b>Резултат от окончателното гласуване</b>	+: 37 -: 5 0: 4
<b>Членове, присъствали на окончателното гласуване</b>	Josefa Andrés Barea, Jean-Pierre Audy, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Fabrizio Bertot, Jan Březina, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Vicky Ford, Adam Gierek, Norbert Glante, Fiona Hall, Jacky Hénin, Edit Herczog, Kent Johansson, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Jens Rohde, Paul Rübig, Amalia Sartori, Salvador Sedó i Alabart, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Evžen Tošenovský, Catherine Trautmann, Claude Turmes, Vladimir Urutchev
<b>Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване</b>	Jerzy Buzek, Ioan Enciu, Andrzej Grzyb, Roger Helmer, Seán Kelly, Bernd Lange, Zofija Mazej Kukovič, Franck Proust, Algirdas Saudargas
<b>Заместник(ци) (чл. 187, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване</b>	Nikos Chrysogelos