

# PARLAMENTUL EUROPEAN

2004



2009

---

*Document de ședință*

18.3.2009

B6-0153/2009

## **PROPUNERE DE REZOLUȚIE**

depusă pe baza declarației Comisiei

în conformitate cu articolul 103 alineatul (2) din Regulamentul de procedură

de Werner Langen, Giles Chichester, Stefano Zappalà, Amalia Sartori și Ivo Belet

în numele Grupului PPE-DE

referitoare la viitorul industriei automobilelor

**B6-0153**

## **Rezoluția Parlamentului European referitoare la viitorul industriei automobilelor**

*Parlamentul European,*

- având în vedere concluziile Președinției Consiliului European de la Lisabona din 23 și 24 martie 2000,
  - având în vedere Comunicarea Comisiei din 2 februarie 2005 cu ocazia Consiliului European de primăvară intitulată „Cooperarea pentru creștere și locuri de muncă – Un nou început pentru strategia de la Lisabona” (COM(2005) 24 final),
  - având în vedere concluziile Grupului la nivel înalt CARS 21 din 12 decembrie 2005 și concluziile Conferinței la nivel înalt pentru revizuirea la jumătatea perioadei, din 29 octombrie 2008,
  - având în vedere Rezoluția sa din 15 ianuarie 2008 privind CARS 21: Un cadru competitiv de reglementare privind autovehiculele (2007/2120(INI)),
  - având în vedere concluziile președinției Consiliului European de la Bruxelles din 15 și 16 octombrie 2008,
  - având în vedere Comunicarea Comisiei din 29 octombrie 2008 intitulată „De la criza financiară la redresare: un cadru de acțiune la nivel european” (COM(2008)706 final),
  - având în vedere Comunicarea Comisiei către Consiliul European din 26 noiembrie 2008 intitulată „Un plan european de redresare economică” (COM(2008)0800 final),
  - având în vedere declarațiile Consiliului și ale Comisiei din 4 februarie 2009 privind impactul crizei financiare asupra industriei autovehiculelor,
  - având în vedere concluziile Consiliului Competitivitate din 5 și 6 martie 2009 cu privire la industria automobilelor,
  - având în vedere Comunicarea Comisiei din 25 februarie 2009 intitulată „Răspunsul la criza din industria europeană a automobilelor” (COM(2009)104 final),
  - având în vedere articolul 103 alineatul (2) din Regulamentul său de procedură,
- A. întrucât Europa se confruntă cu o criză economică excepțională și profundă;
- B. întrucât piața financiară europeană nu funcționează adecvat în prezent, în special în ceea ce privește activitățile de creditare;
- C. întrucât industria europeană a automobilelor este afectată în mod special de impactul crizei curente, fiind un sector-cheie al economiei europene, prin contribuția sa la ocuparea forței de muncă, inovare și competitivitatea întregii economii;

- D. întrucât se așteaptă ca 2009 să cunoască încă o scădere semnificativă a cererilor de automobile și o scădere în consecință a producției, ceea ce va crește în mod inevitabil presiunea asupra nivelurilor de ocupare a forței de muncă și asupra investițiilor din UE;
- E. întrucât sectorul de automobile european este cel mai mare investitor în sectorul cercetării și dezvoltării din Uniunea Europeană, iar fabricanții de automobile pentru pasageri și de vehicule comerciale trebuie să susțină niveluri ridicate de investiții, având în vedere cerințele de reglementare și cerințele pieței, în special în ceea ce privește asigurarea tranziției la o flotă cu emisii scăzute;
- F. întrucât în industria europeană a automobilelor sunt încadrați direct sau indirect 12 milioane de lucrători, ceea ce reprezintă 6% din populația încadrată în muncă din Uniunea Europeană, iar milioane din aceste locuri de muncă sunt în prezent în pericol;
- G. întrucât industria europeană a automobilelor este esențială pentru economia UE, datorită efectului său multiplicator asupra altor sectoare și industrii și în special existența a sute și mii de întreprinderi mici și mijlocii;
- H. întrucât anumite state membre au început să adopte măsuri naționale pentru a sprijini industria automobilelor;
- I. întrucât Comisia negociază în prezent continuarea liberalizării comerțului în cadrul Rundeii de la Doha și un acord de liber schimb cu Coreea de Sud,
1. recunoaște faptul că industria automobilelor este supusă unei presiuni intense din cauza crizei actuale economice și financiare, confruntându-se în special cu o scădere gravă a cererii de automobile, dificultăți în ceea ce privește obținerea de credite și probleme structurale anterioare crizei;
  2. constată cu îngrijorare pronunțată că până în prezent, măsurile adoptate la nivel european nu fac față în mod adecvat provocărilor cauzate de criza curentă și solicită crearea unui cadru european veritabil de acțiune, care să furnizeze măsuri concrete privind modalitatea în care UE și statele membre pot adopta măsurile decisive necesare;
  3. constată cu îngrijorare crescândă că unele măsuri pe termen scurt adoptate la nivel național de către statele membre ar putea contribui la denaturarea concurenței pe piața unică, afectând competitivitatea pe termen lung și prin urmare, invită statele membre să se asigure că măsurile ulterioare vor fi coerente, eficiente și coordonate;
  4. îndeamnă Consiliul și Comisia prin urmare să coordoneze măsurile la nivel european pentru a evita măsurile protecționiste și pentru a asigura adoptarea unor măsuri mai degrabă la nivel european decât național;
  5. invită Comisia să-și mobilizeze toate resursele pentru a combate criza și să creeze noi instrumente acolo unde este necesar și salută în acest context cadrul temporar pentru evaluarea ajutorului de stat stabilit de Planul european de redresare economică;
  6. invită Consiliul și Comisia să accelereze, să simplifice și să crească sprijinul financiar pentru industria automobilelor, în special prin Banca Europeană de Investiții și Banca

Centrală Europeană și permițând garanții de stat pentru împrumuturi cu dobândă scăzută; consideră că acest sprijin financiar, în special prin împrumuturi, ar trebui să ajute la stimularea cererii pentru noi vehicule, în beneficiul creșterii economice, a mediului și a siguranței rutiere;

7. reafirmă faptul că politicile, atât la nivel național, cât și al UE, ar trebui să contribuie la abordarea fazei de restructurare cu care se confruntă industria automobilelor, datorită unui mediu de afaceri foarte concurențial și, prin urmare, încurajează sectorul să pună în aplicare aceste modificări într-un mod responsabil din punct de vedere social, în strânsă cooperare cu partenerii sociali;
8. îndeamnă Comisia în acest context să faciliteze, îmbunătățească și să accelereze accesul la instrumentele existente, ca de exemplu Fondul european de adaptare la globalizare și Fondurile structurale;
9. reafirmă faptul că industria automobilelor are nevoie de investiții continue în programele de cercetare și dezvoltare care să ofere cele mai bune soluții în ceea ce privește calitatea, siguranța și performanța de mediu pentru a ajunge la un cadru concurențial durabil și prin urmare, invită Comisia în acest context să faciliteze, să îmbunătățească și să accelereze accesul la instrumentele de sprijin ale UE pentru sectorul cercetării și dezvoltării și pentru inovare, ca de exemplu al șaptelea program-cadru;
10. invită Comisia să elaboreze orientări și recomandări privind măsuri care să încurajeze o abordare coordonată vizând reînnoirea flotei în cazul vehiculelor ușoare și utilitare grele și a celor pentru transportul public, precum schemele de reciclare și alte stimulente de piață, care au un efect pozitiv și pe termen scurt asupra cererii consumatorilor de automobile noi și invită Comisia să monitorizeze măsurile naționale aplicate deja în acest context pentru a evita denaturările de pe piața internă;
11. invită Consiliul și Comisia să profite de ocazie pentru a revizui sistemul fiscal pentru automobile din prezent pentru a coordona regimurile fiscale din toată Uniunea Europeană;
12. confirmă necesitatea de a adânci dialogul și dezbaterile actuale cu țările terțe și cu principalii parteneri comerciali ai UE cu privire la viitorul sectorului de automobile și prin urmare, invită Comisia să monitorizeze îndeaproape evoluția din țările care nu fac parte din UE, în special Statele Unite și țările din Asia, pentru a garanta condiții de paritate la nivel internațional, evitând protecționismul și măsurile discriminatorii de pe piața globală a automobilelor;
13. invită Comisia să amâne încheierea acordului de liber schimb dintre Uniunea Europeană și Coreea de Sud până la încheierea unui acord echilibrat și echitabil între cei doi parteneri;
14. invită Comisia să sprijine pe deplin principiile unei mai bune reglementări și prin urmare, să efectueze o evaluare minuțioasă a impactului noii legislații UE cu privire la mașini, în special în ceea ce privește costurile noilor mașini și timpul suficient pentru a pune în aplicare măsurile și îndeamnă Comisia să adopte o abordare mai prudentă în conformitate cu recomandările CARS 21, furnizând astfel certitudine juridică și previzibilitate sectorului automobilelor;

15. încredințează Președintelui sarcina de a transmite prezenta rezoluție Consiliului, Comisiei, precum și guvernelor și parlamentelor naționale ale statelor membre.