



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

---

*Comisión de Comercio Internacional*

---

**2013/2062(INI)**

23.9.2013

# OPINIÓN

de la Comisión de Comercio Internacional

para la Comisión de Industria, Investigación y Energía

sobre CARS 2020: hacia una industria europea del automóvil fuerte,  
competitiva y sostenible  
(2013/2062(INI))

Ponente de opinión: Maria Badia i Cutchet

PA\_NonLeg

## SUGERENCIAS

La Comisión de Comercio Internacional pide a la Comisión de Industria, Investigación y Energía, competente para el fondo, que incorpore las siguientes sugerencias en la propuesta de resolución que apruebe:

1. Hace hincapié en que la industria automovilística de la Unión, que en la actualidad genera millones de empleos directos e indirectos, reviste una importancia estratégica para la economía y el empleo de la UE y señala que contribuye de modo considerable y positivo a la balanza comercial de la UE, a pesar de la competencia cada vez mayor que ejercen las empresas de terceros países que, en ocasiones, es desleal,
2. Reconoce que el mercado de coches nuevos de la UE está experimentando un descenso, pero que la demanda de vehículos propulsados por energías limpias (eléctricos, híbridos, de recarga con enchufe) está aumentando; pide a la Comisión que aplique, sin demora, una estrategia sostenible a fin de promover y reforzar a la industria europea del automóvil, en particular las medidas relativas a CARS 2000, para permitir que este sector siga siendo eficiente y competitivo y puede introducirse en los nuevos mercados;
3. Señala que, según la Agencia Internacional de la Energía, en 2050 casi el 60 % de los coches nuevos vendidos en todo el mundo serán híbridos, de recarga con enchufe o eléctricos;
4. Resalta que los fabricantes europeos se están quedando atrás en el mercado de vehículos propulsados por energías limpias pero que los objetivos nacionales apoyan una mayor expansión de este mercado;
5. Destaca la necesidad de una mayor electrificación del sector del transporte en las próximas décadas, de conformidad con otras políticas de la UE;
6. Reconoce que la demanda en los mercados emergentes no solo crecerá en la categoría de lujo, sino, también, en los segmentos inferiores, por lo que la competitividad de la industria europea en estos sectores será mayor;
7. Está convencido de que este sector es un vector esencial de innovación tecnológica y un importante multiplicador del crecimiento; considera que mantener un elevado nivel de innovación resulta de vital importancia para el sector con el fin de mantener su posición de vanguardia en materia de sostenibilidad y de tecnología y en relación con el fomento del empleo y el apoyo a las empresas, incluidas las PYME, para reforzar la competitividad internacional; considera que el diseño de vehículos limpios reducirá la dependencia energética de la Unión frente a países terceros; hace hincapié en que las redes de transporte público, la movilidad del tráfico y los avances técnicos de las ciudades inteligentes - como los vehículos híbridos o los que no emiten gases contaminantes - tienen un poderoso efecto de palanca a la hora de incrementar la competitividad del sector automovilístico europeo; subraya, asimismo, el papel decisivo que la contratación pública puede desempeñar a este respecto si se utiliza como una herramienta estratégica para la política industrial; pide a la Comisión y a los Estados miembros que refuercen su cooperación y sus esfuerzos por consolidar el liderazgo de Europa en relación con la

definición de normas internacionales asegurando, así, que la UE pueda mantener su ventaja tecnológica en los mercados mundiales; recuerda la importancia primordial de contar con un marco jurídico y fiscal claro y estable para fomentar las inversiones en el sector del automóvil;

8. Recalca la necesidad de invertir en el diseño y la fabricación de nuevos productos, creando tecnologías innovadoras diseñadas para consumidores con miras a nivel mundial para apoyar el crecimiento de la cadena de valor de la UE en su conjunto;
9. Hace hincapié en que los retos medioambientales que nos acechan son importantes impulsores de la innovación; recuerda que debe realizarse un mayor progreso tecnológico a fin de mejorar la eficiencia medioambiental de los vehículos, fomentando, paralelamente, el desarrollo y la asimilación por el mercado de vehículos con combustibles alternativos, como los vehículos eléctricos; recuerda, asimismo, que la reglamentación técnica que aspira a una mayor reducción de las emisiones de CO2 debe seguir avanzando;
10. Respalda el consenso alcanzado en el seno del Grupo de Alto Nivel CARS 21 en el sentido de que la política comercial de la Unión debe reforzar la competitividad de la UE en los mercados mundiales a través de la armonización a nivel internacional de la reglamentación en materia de vehículos y que debe tener plenamente en cuenta la importancia de mantener una base industrial del sector automovilístico sólida, innovadora y competitiva; y manifiesta su pleno convencimiento de que ello no debe producirse, bajo ningún concepto, en detrimento de los derechos laborales y la justicia o las normas sociales;
11. Destaca la importancia de las negociaciones multilaterales y bilaterales destinadas a promover la reciprocidad con respecto al acceso a los mercados y la reducción y el desmantelamiento de las barreras arancelarias y no arancelarias siempre que no estén justificadas por preocupaciones relacionadas con la salud o la protección del medio ambiente; considera que los acuerdos y las negociaciones comerciales de la Unión deben entrañar compromisos sólidos al eliminar las barreras no arancelarias que afectan al sector automovilístico de la UE y deben garantizar el acceso a las materias primas importadas; subraya que deben protegerse eficazmente los derechos de propiedad industrial de la UE y que el conjunto de países socios de la Unión deben respetarlos;
12. Solicita a la Comisión que continúe desplegando esfuerzos de cara a una normalización a escala mundial; considera que los socios comerciales de la UE deberían aceptar las normas del WP.29 de la CEPE y que han de encontrarse soluciones universales para las tecnologías innovadoras como, por ejemplo, un conector mundial para los automóviles eléctricos;
13. Reconoce la importancia de acelerar el desarrollo de una propuesta de un nuevo reglamento sobre el reconocimiento mutuo de las homologaciones internacionales de vehículo completo y piezas de recambio para la reparación y el mantenimiento a fin de reducir las cargas administrativas relacionadas con la introducción del mismo modelo de vehículo en mercados de terceros países;
14. Subraya que los marcos internacionales para la cooperación en materia de normas y

reglamentaciones técnicas deben seguir siendo la opción preferida al buscar su armonización y que deben desarrollarse todas las iniciativas bilaterales con miras a su multilateralización, que también deben incluir a las economías emergentes; considera, en este contexto, que la UE ha de seguir mejorando sus exigencias medioambientales e intentar establecer las normas internacionales más avanzadas sobre esa base;

15. Acoge con satisfacción la iniciativa adoptada en el marco del Consejo Económico Transatlántico de poner en marcha las labores en relación con un reglamento técnico mundial sobre la seguridad y el fomento de los vehículos eléctricos y hace hincapié en la importancia de que su composición sea muy amplia y que incluya a los principales socios comerciales de la UE;
16. Insta a la Comisión a que vele por que se cumplan realmente todos los compromisos asumidos en el marco de las negociaciones y acuerdos comerciales vigentes y futuros; solicita a la Unión que recurra a los instrumentos de defensa comercial comunitarios conformes a las normas de la OMC y que recurra, si procede, al mecanismo de solución de diferencias para preservar la industria automovilística de la UE y luchar contra las prácticas comerciales desleales contrarias a los intereses de la UE, como los impuestos especiales sobre los automóviles importados;
17. Señala que debe reforzarse y consolidarse la actividad inversora en mercados en crecimiento a través de acuerdos comerciales.
18. Señala que, al invertir en terceros países, las empresas europeas que realizan actividades en terceros países deben aplicar también las normas de la UE en materia de responsabilidad social de las empresas y las normas de participación de los empleados y que ha de fomentarse el desarrollo regional.
19. Pide a la Comisión que, en relación con los acuerdos comerciales futuros, incluya el concepto de competitividad del sector automovilístico en sus análisis de impacto ex ante, que elabore nuevos estudios después de su entrada en vigor, y que realice periódicamente análisis del impacto acumulativo de los acuerdos actualmente en vigor y en fase de negociación sobre la base de criterios específicos y definidos, en los que se incluya el modo en que participan las partes interesadas;
20. Insta a la Comisión a que desarrolle en el plazo más breve posible una visión estratégica de su política industrial, que podría ayudar a aquellos sectores industriales afectados por excesos estructurales de capacidad, como el sector automovilístico, a anticipar las tendencias convirtiéndose ellos mismos en los sectores del futuro, como los transportes públicos sin emisiones de CO<sub>2</sub>;

## RESULTADO DE LA VOTACIÓN FINAL EN COMISIÓN

<b>Fecha de aprobación</b>	17.9.2013
<b>Resultado de la votación final</b>	+: 25 -: 1 0: 4
<b>Miembros presentes en la votación final</b>	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
<b>Suplente(s) presente(s) en la votación final</b>	Amelia Andersdotter, Josefa Andrés Barea, Salvatore Iacolino, Elisabeth Köstinger, Emma McClarkin, Mario Pirillo, Jarosław Leszek Wałęsa
<b>Suplente(s) (art. 187, apdo. 2) presente(s) en la votación final</b>	Krzysztof Lisek