



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Commissione per il commercio internazionale

2013/2062(INI)

23.9.2013

PARERE

della commissione per il commercio internazionale

destinato alla commissione per l'industria, la ricerca e l'energia

su CARS 2020: verso un'industria automobilistica europea forte, competitiva e sostenibile
(2013/2062(INI))

Relatore: Maria Badia i Cutchet

PA_NonLeg

SUGGERIMENTI

La commissione per il commercio internazionale invita la commissione per l'industria, la ricerca e l'energia, competente per il merito, a includere nella proposta di risoluzione che approverà i seguenti suggerimenti:

1. sottolinea che l'industria automobilistica dell'Unione, che genera attualmente 12 milioni di posti di lavoro diretti e indiretti, riveste un'importanza strategica per l'economia e l'occupazione nell'UE, ed evidenzia come apporti un contributo positivo sostanziale alla bilancia commerciale dell'UE, malgrado una maggiore concorrenza, talvolta sleale, delle imprese di paesi terzi;
2. riconosce che il mercato UE delle automobili nuove è in declino, sebbene la domanda di veicoli puliti (elettrici, ibridi, ricaricabili) sia in aumento; invita la Commissione a dare attuazione senza indugio a una strategia sostenibile volta a promuovere e valorizzare l'industria automobilistica, in particolare le misure del piano d'azione CARS 2020, onde consentirle di rimanere efficiente e competitiva e di accedere a nuovi mercati;
3. rileva che, stando all'Agenzia internazionale per l'energia, entro il 2050 quasi il 60% delle nuove automobili vendute nel modo sarà ibrido, ricaricabile o elettrico;
4. sottolinea che, sebbene i produttori europei abbiano accumulato ritardo nel mercato dei veicoli puliti, gli obiettivi nazionali sostengono un'ulteriore crescita di tale mercato;
5. sottolinea la necessità di una maggiore elettrificazione del settore dei trasporti nei prossimi decenni, in conformità delle altre politiche dell'UE;
6. riconosce che la domanda nei mercati emergenti non crescerà soltanto nella categoria del lusso, ma anche nei segmenti inferiori, e che l'industria europea sarà più competitiva in tali settori;
7. è convinto che questo settore rappresenti un motore fondamentale per l'innovazione tecnologica e un importante moltiplicatore di crescita; osserva che mantenere un elevato livello di innovazione è vitale affinché l'industria mantenga una posizione di punta in fatto di sostenibilità e tecnologia, e per promuovere l'occupazione e il sostegno alle aziende, comprese le PMI, onde incrementare la competitività internazionale; ritiene che la progettazione di veicoli puliti ridurrebbe la dipendenza energetica dell'Unione da paesi terzi; sottolinea che le reti del trasporto pubblico, la mobilità del traffico e i progressi tecnici delle città intelligenti (come i veicoli ibridi o quelli a zero emissioni), esercitano un potente effetto leva ai fini di una maggiore competitività del settore automobilistico europeo, ed evidenzia il ruolo decisivo degli appalti pubblici a tal fine quando sono utilizzati come strumento strategico di politica industriale; invita la Commissione e gli Stati membri a rafforzare la loro cooperazione e a consolidare la loro strategia per incrementare la leadership dell'Europa in materia di norme internazionali, garantendo così una predominanza degli sviluppi tecnici europei sul mercato mondiale; rammenta l'importanza fondamentale di disporre di un quadro giuridico e fiscale chiaro e stabile per favorire gli investimenti nell'industria automobilistica;

8. sottolinea la necessità d'investire nella progettazione e nella fabbricazione di nuovi prodotti, creando tecnologie innovative progettate per consumatori globali, con l'obiettivo di sostenere la crescita della catena di valore dell'UE nel suo insieme;
9. sottolinea che le future sfide ambientali sono importanti motori d'innovazione; ricorda che sono necessari ulteriori progressi tecnologici per migliorare l'efficienza ambientale dei veicoli, incoraggiando nel contempo lo sviluppo e la diffusione sul mercato dei veicoli a carburanti alternativi, come i veicoli elettrici; rammenta anche che sono necessari ulteriori progressi nelle normative tecniche tese a favorire la riduzione delle emissioni di CO₂;
10. appoggia l'opinione del gruppo di alto livello CARS 21 secondo cui la politica commerciale dell'Unione dovrebbe promuovere la competitività dell'UE sui mercati globali tramite l'armonizzazione internazionale delle normative sui veicoli e tenere pienamente conto dell'importanza di mantenere una base industriale del settore automobilistico forte, innovativa e competitiva e sottolinea con fermezza che ciò non dovrebbe in alcun caso avvenire a scapito dei diritti dei lavoratori e delle norme o della giustizia sociali;
11. sottolinea l'importanza di negoziati multilaterali e bilaterali per la promozione della reciprocità nell'accesso ai mercati e per la riduzione e l'eliminazione delle barriere tariffarie e non tariffarie, ove queste non siano giustificate da preoccupazioni relative alla tutela della salute o dell'ambiente; ritiene che gli accordi commerciali dell'Unione e la cooperazione normativa bilaterale debbano prevedere impegni sostanziali per la rimozione delle barriere non tariffarie che si ripercuotono sul settore automobilistico dell'UE e debbano garantire l'accesso alle materie prime importate; sottolinea che i diritti di proprietà industriale dell'UE delle imprese europee devono essere tutelati efficacemente e rispettati dall'insieme dei paesi partner dell'Unione;
12. esorta la Commissione a velocizzare il processo di standardizzazione mondiale; è del parere che i partner commerciali dell'UE dovrebbero accettare le norme del WP.29 dell'UNECE e che sia necessario trovare nuove soluzioni mondiali per le tecnologie innovative, ad esempio una spina universale per le auto elettriche;
13. riconosce l'importanza di velocizzare l'elaborazione di una proposta di un nuovo regolamento sul riconoscimento reciproco delle omologazioni internazionali del veicolo completo e di pezzi di ricambio per la riparazione o la manutenzione, al fine di ridurre l'onere amministrativo legato all'introduzione dello stesso modello di veicolo nei mercati dei paesi terzi;
14. sottolinea che i quadri internazionali di cooperazione sulle norme e i regolamenti tecnici dovrebbero rimanere l'opzione preferita per il conseguimento della loro armonizzazione e che tutte le iniziative bilaterali andrebbero sviluppate in vista della loro multilateralizzazione, includendo anche le economie emergenti; ritiene, a tale proposito, che l'UE debba continuare a migliorare i propri requisiti ambientali e che, su questa base, debba cercare di fissare le norme internazionali più avanzate;
15. accoglie con favore l'iniziativa adottata nel quadro del Consiglio economico transatlantico di avviare i lavori su un regolamento tecnico globale sulla sicurezza e la promozione dei veicoli elettrici e sottolinea l'importanza di attirare un'ampia adesione, coinvolgendo i

principali partner commerciali dell'UE;

16. esorta la Commissione a garantire che tutti gli impegni assunti nell'ambito degli accordi e dei negoziati commerciali in vigore e futuri vengano effettivamente rispettati; invita la Commissione a ricorrere agli strumenti comunitari di difesa commerciale in conformità con le norme dell'OMC e ad avvalersi, se del caso, del meccanismo di composizione delle controversie al fine di preservare l'industria automobilistica dell'UE e contrastare le pratiche commerciali sleali contrarie agli interessi dell'UE, come le tasse speciali sulle automobili importate;
17. ritiene che le attività d'investimento nei mercati in crescita andrebbero rafforzate e garantite mediante accordi commerciali;
18. considera che le imprese europee dovrebbero anche applicare le norme dell'Unione in materia di responsabilità sociale delle imprese (RSI) e di partecipazione dei dipendenti nei paesi terzi in cui vengono effettuati investimenti, e che occorra promuovere lo sviluppo regionale;
19. chiede alla Commissione d'includere la nozione di competitività del settore automobilistico nelle sue analisi d'impatto ex ante sui futuri accordi commerciali, di realizzare nuovi studi dopo l'entrata in vigore e di effettuare regolarmente analisi cumulative dell'impatto degli accordi attualmente in vigore o in fase di negoziazione, in base a criteri specifici e definiti, nonché delle modalità di partecipazione delle parti interessate;
20. esorta la Commissione a elaborare quanto prima possibile una visione strategica sulla propria politica industriale, che aiuterebbe i settori industriali colpiti da sovraccapacità strutturali, come il settore automobilistico, ad anticipare le tendenze convertendosi nei settori del futuro, come i trasporti pubblici a zero emissioni di CO₂.

ESITO DELLA VOTAZIONE FINALE IN COMMISSIONE

Approvazione	17.9.2013
Esito della votazione finale	+: 25 -: 1 0: 4
Membri titolari presenti al momento della votazione finale	William (The Earl of) Dartmouth, Laima Liucija Andrikiienė, Maria Badiá 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
Supplenti presenti al momento della votazione finale	Amelia Andersdotter, Josefa Andrés Barea, Salvatore Iacolino, Elisabeth Köstinger, Emma McClarkin, Mario Pirillo, Jarosław Leszek Wałęsa
Supplenti (art. 187, par. 2) presenti al momento della votazione finale	Krzysztof Lisek