



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Komisja Handlu Międzynarodowego

2013/2062(INI)

23.9.2013

OPINIA

Komisji Handlu Międzynarodowego

dla Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii

w sprawie CARS 2020: w kierunku silnego, konkurencyjnego
i zrównoważonego przemysłu motoryzacyjnego w Europie
(2013/2062 (INI))

Sprawozdawczynie komisji opiniodawczej: Maria Badia i Cutchet

PA_NonLeg

WSKAZÓWKI

Komisja Handlu Międzynarodowego zwraca się do Komisji Przemysłu, Badań Naukowych i Energii, właściwej dla tej sprawy, o uwzględnienie w końcowym tekście projektu rezolucji następujących wskazówek:

1. podkreśla, że przemysł motoryzacyjny Unii Europejskiej, w którym pośrednio i bezpośrednio zatrudnienie znajduje obecnie 12 mln osób, ma strategiczne znaczenie dla gospodarki i zatrudnienia w UE, oraz zauważa, że wnosi on istotny pozytywny wkład do bilansu handlowego UE, pomimo wzrostu konkurencji, czasami nieuczciwej, ze strony przedsiębiorstw z państw trzecich;
2. zauważa, że unijny rynek nowych samochodów się kurczy, choć popyt na zasilane czystą energią pojazdy (elektryczne, hybrydowe, typu plug-in) zwiększa się; wzywa Komisję do bezzwłocznego wdrożenia trwałej strategii, która pozwoli promować i rozwijać przemysł motoryzacyjny, w szczególności środki dotyczące planu działania CARS 2020, tak aby przemysł ten pozostawał efektywny i konkurencyjny oraz uzyskiwał dostęp do nowych rynków;
3. zauważa, że według Międzynarodowej Agencji Energetycznej do 2050 r. prawie 60% nowych sprzedawanych na świecie samochodów będzie samochodami hybrydowymi, typu plug-in lub elektrycznymi;
4. podkreśla, że europejscy producenci pozostają w tyle, jeśli chodzi o rynek pojazdów zasilanych czystą energią, ale za pomocą krajowych celów wspiera się dalszy rozwój tego rynku;
5. podkreśla konieczność większej elektryfikacji sektora transportu w kolejnych dekadach zgodnie z innymi strategiami politycznymi UE;
6. zauważa, że popyt na rynkach wschodzących będzie rósł nie tylko w segmencie dóbr luksusowych, lecz także w niższych segmentach oraz że europejski przemysł w tych segmentach będzie bardziej konkurencyjny;
7. jest zdecydowanie przekonany, że przemysł ten jest zasadniczym motorem innowacji technologicznych oraz znaczącym mnożnikiem wzrostu; jest zdania, że utrzymanie innowacji na wysokim poziomie ma kluczowe znaczenie dla zachowania wiodącej roli tego przemysłu w dziedzinach zrównoważonego rozwoju i technologii oraz dla promowania zatrudnienia i wsparcia przedsiębiorstw, w tym MŚP, tak aby zwiększyć międzynarodową konkurencyjność; jest zdania, że koncepcja pojazdów ekologicznie czystych przekładałaby się na ograniczenie zależności energetycznej Europy od państw trzecich; podkreśla, że sieci transportu publicznego, mobilność ruchu ulicznego oraz postęp technologiczny w inteligentnych miastach – w postaci pojazdów hybrydowych lub bezemisyjnych – stanowią silne bodźce dla zwiększenia konkurencyjności europejskiego przemysłu motoryzacyjnego; podkreśla decydującą rolę, jaką może odgrywać w tej kwestii udzielanie zamówień publicznych, jeśli zostanie wykorzystane jako strategiczne narzędzie w polityce przemysłowej; wzywa Komisję i państwa członkowskie do zacieśnienia współpracy i zwiększenia starań w celu umocnienia wiodącej roli Europy na

polu norm międzynarodowych, co pozwoli zapewnić prymat rozwiązań technicznych UE na rynkach światowych; podkreśla zasadnicze znaczenie posiadania jasnych i stabilnych ram prawnych i podatkowych, które sprzyjają inwestycjom w sektorze motoryzacyjnym;

8. podkreśla konieczność inwestowania w projektowanie i wytwarzanie nowych produktów, tworzenie innowacyjnych technologii opracowanych dla konsumentów z całego świata w celu wspierania wzrostu szerszego łańcucha wartości w UE;
9. podkreśla, że stojące przed nami wyzwania środowiskowe są ważnym motorem innowacji; przypomina, że należy dokonywać dalszych postępów technologicznych w celu poprawy efektywności środowiskowej pojazdów, przy jednoczesnym sprzyjaniu rozwojowi i wprowadzaniu na rynek pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, takich jak pojazdy elektryczne; przypomina również, że regulacje techniczne ukierunkowane na dalszą redukcję emisji CO₂ muszą poczynić dalsze postępy;
10. popiera uzgodnione stanowisko grupy wysokiego szczebla CARS 21, zgodnie z którym polityka handlowa Unii powinna zwiększyć konkurencyjność UE na rynkach światowych poprzez harmonizację regulacji dotyczących pojazdów na szczeblu międzynarodowym i w pełni uwzględniać znaczenie utrzymania silnej, innowacyjnej i konkurencyjnej motoryzacyjnej bazy produkcyjnej, a także zdecydowanie podkreśla, że nie powinno się to w żadnym wypadku odbywać kosztem praw pracowniczych, sprawiedliwości społecznej czy norm społecznych;
11. podkreśla znaczenie wielostronnych i dwustronnych negocjacji, których celem jest promowanie wzajemności w odniesieniu do dostępu do rynku oraz ograniczenie i zniesienie barier taryfowych i pozataryfowych, w przypadkach gdy nie są one uzasadnione względami związanymi z ochroną zdrowia i środowiska; jest zdania, że umowy handlowe i dwustronna współpraca regulacyjna Unii powinny obejmować istotne zobowiązania w zakresie zniesienia barier pozataryfowych, które wywierają wpływ na przemysł motoryzacyjny UE i powinny gwarantować dostęp do importowanych surowców; podkreśla, że unijne prawa własności przemysłowej przedsiębiorstw europejskich muszą być skutecznie chronione i przestrzegane przez wszystkie kraje partnerskie Unii;
12. wzywa Komisję do kontynuowania działań mających na celu normalizację na szczeblu światowym; jest zdania, że partnerzy handlowi UE powinni przyjąć normy Światowego Forum na rzecz Harmonizacji Przepisów dotyczących Pojazdów EKG ONZ oraz że należy znaleźć nowe uniwersalne rozwiązania dla innowacyjnych technologii, np. uniwersalną wtyczkę do samochodów elektrycznych;
13. uznaje znaczenie przyspieszenia opracowywania wniosku w sprawie nowego rozporządzenia dotyczącego wzajemnego uznawania międzynarodowej homologacji typu całego pojazdu i części zamiennych do napraw i konserwacji w celu ograniczenia obciążeń administracyjnych związanych z wprowadzaniem tego samego modelu pojazdu na rynki w państwach trzecich;
14. podkreśla, że międzynarodowe ramy współpracy w dziedzinie norm i regulacji technicznych powinny pozostać preferowaną opcją w ramach dążenia do harmonizacji tych norm i regulacji oraz że wszystkie dwustronne inicjatywy należy rozwijać z myślą

o nadaniu im wielostronnego charakteru, który powinien również obejmować gospodarki wschodzące; jest w związku z tym zdania, że UE powinna kontynuować ulepszanie swoich wymogów środowiskowych i na tej podstawie próbować ustanawiać najbardziej zaawansowane normy międzynarodowe;

15. z zadowoleniem przyjmuje podjętą w ramach Transatlantyckiej Rady Gospodarczej inicjatywę dotyczącą rozpoczęcia prac nad światowymi regulacjami technicznymi w zakresie bezpieczeństwa i promowania pojazdów elektrycznych oraz podkreśla znaczenie zachęcenia do uczestnictwa w tym projekcie wielu stron, w tym głównych partnerów handlowych UE;
16. apeluje do Komisji o zapewnienie skutecznego wypełniania wszystkich zobowiązań podjętych na mocy obowiązujących i przyszłych negocjacji i umów handlowych; wzywa Komisję do stosowania wspólnotowych instrumentów ochrony handlu zgodnie z zasadami WTO oraz do korzystania w razie potrzeby z mechanizmu rozstrzygania sporów w celu ochrony unijnego przemysłu motoryzacyjnego oraz zwalczania niesprawiedliwych praktyk handlowych zagrażających interesom UE, takich jak specjalne podatki nakładane na importowane samochody;
17. jest zdania, że należy zintensyfikować i zabezpieczyć działalność inwestycyjną na rynkach wzrostowych za pomocą umów handlowych;
18. jest zdania, że europejskie przedsiębiorstwa powinny wdrażać unijne normy społecznej odpowiedzialności przedsiębiorstw oraz normy w zakresie udziału pracowników również w państwach trzecich, do których kierowane są inwestycje, a ponadto należy sprzyjać rozwojowi regionalnemu;
19. zwraca się do Komisji o włączenie pojęcia konkurencyjności sektora motoryzacyjnego do swoich ocen wpływu ex ante dotyczących przyszłych umów handlowych, o wykonywanie nowych ocen po wejściu w życie tych umów i o regularne przeprowadzanie ocen łącznego wpływu umów obowiązujących obecnie oraz umów w trakcie negocjacji, na podstawie szczegółowych i zdefiniowanych kryteriów, obejmujących formę udziału zainteresowanych stron;
20. wzywa Komisję do jak najszybszego opracowania strategicznej wizji swojej polityki przemysłowej, co powinno pomóc sektorom przemysłu o strukturalnym nadmiarze zdolności produkcyjnej, na przykład sektorowi motoryzacyjnemu, w uprzedzaniu tendencji dzięki przekształceniu się w sektory przyszłości, takie jak sektor bezemisyjnych środków transportu publicznego.

WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO W KOMISJI

Data przyjęcia	17.9.2013
Wynik głosowania końcowego	+ : 25 - : 1 0 : 4
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	William (The Earl of) Dartmouth, Laima Liucija Andrikienė, 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
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Amelia Andersdotter, Josefa Andrés Barea, Salvatore Iacolino, Elisabeth Köstinger, Emma McClarkin, Mario Pirillo, Jarosław Leszek Wałęsa
Zastępca(y) (art. 187 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Krzysztof Lisek