



PARLAMENTUL EUROPEAN

2009 - 2014

Comisia pentru comerț internațional

2013/2062(INI)

23.9.2013

AVIZ

al Comisiei pentru comerț internațional

destinat Comisiei pentru industrie, cercetare și energie

referitor la CARS 2020: către o industrie a autovehiculelor puternică,
competitivă și sustenabilă în Europa
(2013/2062(INI))

Raportoare pentru aviz: Maria Badia i Cutchet

PA_NonLeg

SUGESTII

Comisia pentru comerț internațional recomandă Comisiei pentru industrie, cercetare și energie, competentă în fond, includerea următoarelor sugestii în propunerea de rezoluție ce urmează a fi adoptată:

1. subliniază că industria autovehiculelor a Uniunii, care la momentul de față generează 12 milioane de locuri de muncă, direct și indirect, are o importanță strategică pentru economie și ocuparea forței de muncă și o contribuție pozitivă considerabilă la balanța comercială a UE, în ciuda concurenței în creștere și uneori neloiale din partea firmelor din țări terțe;
2. recunoaște că piața UE a autovehiculelor noi este în declin, cu toate că cererea de vehicule alimentate cu energie nepoluantă (electrice, hibride, alimentate la priză) este în creștere; solicită Comisiei să pună în aplicare, fără întârziere, o strategie durabilă, în vederea promovării și optimizării industriei europene, în special măsurile din cadrul CARS 2020, pentru a permite industriei autovehiculelor să rămână eficientă și competitivă și să se instaleze ferm pe piețe noi;
3. subliniază că, potrivit Agenției Internaționale a Energiei, până în 2050 aproape 60 % dintre autovehiculele noi vândute în lume vor fi autovehicule hibride, alimentate la priză sau electrice;
4. subliniază că producătorii europeni rămân în urmă pe piața vehiculelor alimentate cu energie nepoluantă, însă obiectivele naționale sprijină creșterea pe viitor a acestei piețe;
5. subliniază necesitatea unei electrificări mai intense a sectorului transporturilor în următoarele decenii, în conformitate cu celelalte politici UE;
6. recunoaște că cererea de pe piețele emergente nu va crește doar la categoria de lux, ci și la nivelul segmentelor inferioare, și că industria europeană va fi mai competitivă la nivelul acestor segmente;
7. este ferm convins că această industrie este un factor determinant pentru inovarea tehnologică și un multiplicator important al creșterii; consideră că menținerea unui nivel ridicat de inovare este vitală pentru ca industria să își poată păstra poziția de lider în domeniul sustenabilității și al tehnologiei și pentru a promova ocuparea forței de muncă și susținerea companiilor, în vederea creșterii competitivității pe plan internațional; consideră că proiectarea de vehicule nepoluante ar reduce dependența energetică a Uniunii față de țările terțe; subliniază că rețelele de transport public, mobilitatea în trafic și progresele tehnice din orașele inteligente – precum vehiculele hibride sau fără emisii – au un important efect de pârghie pentru stimularea competitivității sectorului european al autovehiculelor; subliniază rolul decisiv pe care achizițiile publice îl pot juca în acest context atunci când sunt utilizate ca instrument strategic pentru politica industrială; invită Comisia și statele membre să își intensifice cooperarea și eforturile de a consolida poziția de lider a Europei în domeniul stabilirii standardelor internaționale, asigurând, astfel, menținerea supremației tehnologice a UE pe piața mondială; reamintește importanța primordială de a avea un cadru juridic și fiscal clar și stabil pentru a favoriza investițiile în

industria autovehiculelor;

8. subliniază necesitatea investirii în proiectarea și fabricarea de produse noi, creând tehnologii inovatoare destinate consumatorilor globali, în vederea sprijinirii dezvoltării lanțului de valoare extins din UE;
9. subliniază că viitoarele provocări de mediu reprezintă impulsuri importante pentru inovare; reamintește necesitatea continuării progreselor tehnologice pentru a îmbunătăți eficiența de mediu a vehiculelor, sporind totodată dezvoltarea și comercializarea vehiculelor alimentate cu combustibil alternativ, precum vehiculele electrice; reamintește, de asemenea, că regulamentul tehnic care vizează reducerea emisiilor de CO² trebuie îmbunătățit în continuare;
10. sprijină consensul la care s-a ajuns în cadrul Grupului la nivel înalt CARS 21 asupra faptului că politica comercială a Uniunii ar trebui să sporească competitivitatea UE pe piețele globale prin armonizarea internațională a regulamentelor privind vehiculele și să țină seama pe deplin de importanța menținerii unei baze industriale puternice și competitive în domeniul producției de autovehicule și afirmă răspicat că acest lucru nu ar trebui în niciun caz să se facă în detrimentul drepturilor lucrătorilor și al justiției sociale sau al standardelor sociale;
11. subliniază importanța negocierilor multilaterale și bilaterale care vizează promovarea reciprocității în privința accesului pe piață și reducerea barierelor tarifare și netarifare (BTN), în măsura în care acestea nu sunt justificate de preocupările legate de sănătate sau protecția mediului; consideră că negocierile comerciale ale Uniunii și cooperarea bilaterală în domeniul reglementării ar trebui să presupună angajamente importante cu privire la eliminarea barierelor netarifare care afectează sectorul autovehiculelor din UE și ar trebui să asigure accesul la materii prime importate; subliniază că drepturile de proprietate industrială ale întreprinderilor europene la nivelul UE trebuie protejate în mod eficace și respectate de toate țările partenere ale Uniunii;
12. invită Comisia Europeană să își continue eforturile vizând standardizarea globală; consideră că partenerii economici ai UE trebuie să accepte normele WP.29 ale UNECE și că trebuie găsite soluții globale noi pentru tehnologiile inovatoare, de exemplu, o sursă de alimentare globală pentru autovehiculele electrice;
13. recunoaște importanța accelerării elaborării unei propuneri pentru un nou regulament privind recunoașterea reciprocă a tuturor omologărilor internaționale și a pieselor de schimb pentru reparații și întreținere, pentru a reduce sarcinile administrative asociate cu introducerea aceluiași model de vehicul pe piețele din țări terțe;
14. subliniază că opțiunea preferată pentru armonizarea standardelor și a regulamentelor tehnice ar trebui să rămână cadrele internaționale de cooperare în domeniul standardelor și regulamentelor tehnice și că toate inițiativele bilaterale ar trebui elaborate având în vedere multilateralizarea lor, fiind necesar să se includă și economiile emergente; consideră, în acest context, că UE ar trebui să continue să își îmbunătățească cerințele de mediu și să încerce să stabilească cele mai avansate standarde internaționale pe această bază;
15. salută inițiativa luată în cadrul Consiliului Economic Transatlantic de a lansa elaborarea

unui regulament tehnic general privind siguranța și promovarea vehiculelor electrice și subliniază importanța atragerii unei participări largi, incluzând principalii parteneri comerciali ai UE;

16. îndeamnă Comisia să se asigure că toate angajamentele din cadrul negocierilor și acordurilor comerciale existente și viitoare sunt îndeplinite efectiv; solicită Comisiei să recurgă la instrumentele de apărare a comerțului comunitar în conformitate cu normele OMC și să utilizeze, ori de câte ori este necesar, mecanismul de soluționare a litigiilor, în vederea apărării industriei autovehiculelor și să riposteze împotriva practicilor comerciale incorecte care dăunează intereselor UE, îndeosebi taxele pe automobilele importate;
17. consideră că investițiile pe piețele în creștere trebuie consolidate și asigurate prin contracte comerciale;
18. consideră că standardele UE în domeniul răspunderii sociale a întreprinderilor (RSI) și cele privind participarea angajaților ar trebui puse în aplicare de întreprinderile europene și în țările terțe în care sunt canalizate investițiile și că ar trebui promovată dezvoltarea regională;
19. solicită Comisiei să își extindă evaluările ex ante privind impactul acordurilor comerciale viitoare incluzând și noțiunea de competitivitate a sectorului autovehiculelor, să realizeze studii noi după intrarea în vigoare a acestora și să evalueze în mod periodic impactul cumulat al acordurilor, atât al celor aflate în vigoare în prezent, cât și al celor în curs de negociere, evaluând inclusiv modul în care sunt implicate părțile interesate;
20. îndeamnă Comisia să dezvolte cât mai repede posibil o viziune strategică asupra politicii sale industriale care să ajute sectoarele industriale afectate de capacități excedentare structurale, precum sectorul autovehiculelor, să anticipeze tendințele, aderând la sectoarele viitorului, precum transporturile publice cu zero emisii de CO²;

REZULTATUL VOTULUI FINAL ÎN COMISIE

Data adoptării	17.9.2013
Rezultatul votului final	+: 25 -: 1 0: 4
Membri titulari prezenți la votul final	William (The Earl of) Dartmouth, Laima Liucija Andrikienė, Maria Badia i Cutchet, María Auxiliadora Correa Zamora, Andrea Cozzolino, George Sabin Cutaș, 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
Membri supleanți prezenți la votul final	Amelia Andersdotter, Josefa Andrés Barea, Salvatore Iacolino, Elisabeth Köstinger, Emma McClarkin, Mario Pirillo, Jarosław Leszek Wałęsa
Membri supleanți (articolul 187 alineatul (2)) prezenți la votul final	Krzysztof Lisek