



PARLAMENTUL EUROPEAN

2009 - 2014

---

*Comisia pentru transport și turism*

---

**2013/2062(INI)**

18.10.2013

## **AVIZ**

al Comisiei pentru transport și turism

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))

Raportor pentru aviz: Oldřich Vlasák

PA\_NonLeg

## SUGESTII

Comisia pentru transport și turism recomandă Comisiei pentru industrie, cercetare și energie, competență în fond, includerea următoarelor sugestii în propunerea de rezoluție ce urmează a fi adoptată:

1. salută planul de acțiune CARS 2020, pentru o industrie auto competitivă și sustenabilă și susține cei patru piloni ai acestuia;
2. subliniază importanța menținerii și dezvoltării bazei de producție în Europa atât pentru asigurarea unui trai decent cetățenilor europeni, cât și pentru consolidarea industriei europene în vederea creșterii și redresării economice;
3. invită Comisia, având în vedere cele mai recente date privind volumele de vânzări, să adopte o abordare mai coerentă în ceea ce privește legislația care are un impact asupra industriei autovehiculelor, de la inovare și cercetare, redresarea pieței și creșterea gradului de ocupare a forței de muncă, la standardele de siguranță și de mediu;
4. invită Comisia, având în vedere cele mai recente date privind volumele de vânzări furnizate de Comisie – conform cărora piața a fost supusă unei triple recesiuni și care evidențiază că vânzările de vehicule ușoare din UE au scăzut de la aproape 17 milioane la mai puțin de 12 milioane în perioada decembrie 2006-decembrie 2012 –, să își revizuiască obiectivele generale și parțial contradictorii pentru a-și concentra atenția în primul rând asupra redresării pieței și a creșterii gradului de ocupare a forței de muncă;
5. consideră că normele privind concurența și ajutoarele de stat nu trebuie să determine apariția unui deficit de competitivitate pentru industria europeană a autovehiculelor; solicită Comisiei să evalueze planurile de restructurare, de sprijinire și de apropiere între producătorii din acest sector prin compararea acestor planuri cu cele introduse de țările terțe, pentru a relansa creșterea economică și ocuparea forței de muncă în acest sector în Europa;
6. susține dezvoltarea și modernizarea unei infrastructuri de transport sustenabile și eficiente, deoarece acestea ar putea stimula piața și ar contribui la creșterea siguranței rutiere, precum și la creșterea economică și a gradului de ocupare a forței de muncă;
7. subliniază importanța unui cadru ambițios de cercetare și inovare care să se concentreze pe competitivitatea UE la nivel global, încurajând, de exemplu, desfășurarea de automobile conectate sau aplicații telematice;
8. crede în necesitatea de a îmbunătăți semnificativ siguranța drumurilor din UE; apreciază, în acest context, faptul că se acordă prioritate tehnologiilor instalate în vehicule care sprijină comportamentul la volan și punerea în aplicare a unor norme rutiere, cum ar fi dispozitive inteligente de gestionare a vitezei;
9. salută strategia Comisiei privind dezvoltarea infrastructurilor de reîncărcare cu combustibili alternativi, de reîncărcare cu electricitate și de realimentare a vehiculelor nepoluante;

10. subliniază că obiectivul constă în consolidarea competitivității și a performanței producătorilor de autovehicule europeni, în special în contextul nevoilor tot mai mari de soluții inovatoare în domeniul autovehiculelor; subliniază, de asemenea, că, în contextul concurenței mondiale, investițiile în cercetare și inovare va contribui la creșterea economică și la crearea de locuri de muncă cu înaltă calificare în sectorul european al autovehiculelor;
11. afirmă că industria autovehiculelor ar trebui să fie unul dintre principalele motoare ale competitivității și creșterii economice a Europei și reamintește că aceasta reprezintă unul dintre principalele atuuri industriale ale UE, jucând un rol esențial pe diverse piețe mondiale;
12. reamintește importanța respectării principiului neutralității tehnologice în alegerea standardelor pentru a proteja investițiile primilor veniți pe piață și pentru a încuraja, astfel, inovarea în acest sector;
13. reamintește că cercetarea și inovarea în sectorul autovehiculelor trebuie să permită progrese tehnologice majore care vor contribui la promovarea competitivității economice a Uniunii Europene, la menținerea poziției sale de lider pe piața mondială; reamintește că acest lucru va contribui în mod decisiv la realizarea obiectivelor stabilite prin Strategia Europa 2020 privind o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii;
14. reamintește că salariații din sectorul autovehiculelor sunt primele victime ale crizei; subliniază necesitatea de a intensifica formarea lor continuă pentru a anticipa evoluțiile din sectorul respectiv și, după caz, de a reinvesti competențele și know-how-ul lor în alte sectoare;
15. subliniază că nu ar trebui stabilite înainte de 2017 obiective obligatorii privind emisiile, deoarece evaluarea de impact nu a fost încă analizată în totalitate; invită Comisia să abandoneze procesul de legiferare privind modul în care trebuie îndeplinite obiectivele privind emisiile și alte obiective parțiale, pentru a nu limita diversitatea produselor sau activitatea privată de cercetare; solicită, prin urmare, coordonarea revizuirii Directivei 96/53/CE privind greutatea și dimensiunile maxime ale vehiculelor rutiere cu părțile relevante, inclusiv reprezentanții producătorilor de autovehicule;
16. subliniază că cercetarea de bază este necesară în raport cu dezvoltarea tehnologiilor pentru stocarea mobilă de energie, precum și cu noile opțiuni de generare a biocombustibililor;
17. subliniază că există un potențial imens de a îmbunătăți și mai mult ecoeficiența susținută de tehnologii de informare și comunicare;
18. propune, în primul rând, extinderea instrumentelor pe care le are la dispoziție Banca Europeană de Investiții (BEI) pentru a acoperi și dezvoltarea unei infrastructuri dedicate combustibililor alternativi și restructurarea producției; propune, în al doilea rând, concentrarea investițiilor în tehnologiile de propulsie alternative și într-o infrastructură cu o arie vastă de acoperire în ceea ce privește realimentarea automobilelor electrice și pe gaz; propune, în al treilea rând, să se stabilească standarde tehnice comune pe piața automobilelor electrice și să se ia de măsuri în vederea armonizării la nivel global a normelor tehnice în domeniul infrastructurii de alimentare a autovehiculelor electrice;

19. propune extinderea instrumentelor BEI pentru a acoperi și dezvoltarea unei industrii europene a autovehiculelor mai sustenabile și mai competitive și dezvoltarea unei infrastructuri dedicate combustibililor alternativi;
20. insistă asupra necesității de a consolida rolul și misiunile BEI în ceea ce privește finanțarea noilor proiecte industriale, în special în ceea ce privește marile infrastructuri de transport și cele legate de combustibilii alternativi;
21. reamintește faptul că, potrivit studiului „Eco-efficient transport” (Transportul eco-eficient) realizat de Unitatea de evaluare a alegerilor științifice și tehnologice (STOA), există bariere netehnice pentru realizarea unui sistem de transport eco-eficient, cum ar fi cele din domeniul financiar, cele de planificare și implementare, precum și costurile ridicate ale tehnologiilor alternative de propulsie;
22. invită Comisia să garanteze că progresul în ceea ce privește punerea în aplicare a planului de acțiune este supravegheat de grupul la nivel înalt și, în special, să asigure utilizarea eficientă a tuturor instrumentelor financiare disponibile la nivelul UE pentru relansarea sectorului autovehiculelor;
23. invită Comisia să elaboreze, fără întârziere, o foaie de parcurs clară și concretă care să se aplice unui interval de timp fix pentru punerea în aplicare a planului de acțiune, fiind recomandabilă includerea următoarelor idei în foaia de parcurs:
  - lansarea imediată atât a unei evaluări de impact ex ante privind propunerile de acte legislative, cât și a unei evaluări ex post a legislației adoptate și a punerii în aplicare deficitare sau eronate a legislației adoptate, pentru a asigura o analiză echitabilă a competitivității, inclusiv în cazul legislației privind emisiile de CO<sub>2</sub> și emisiile fonice;
  - un studiu al impactului cumulat al legislației aplicabile a UE asupra industriei autovehiculelor și a prețului unui autovehicul mediu, deoarece măsurile propuse ar putea duce la o creștere cu câteva mii de euro a prețului pe care clientul va trebui să-l plătească; acest studiu ar trebui să ia în considerare, de asemenea, reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> și a poluării fonice, precum și reducerea costurilor pentru un șofer obișnuit care conduce un vehicul ce beneficiază de un consum de carburant mai eficient;
  - constituirea imediată a unui grup la nivel înalt CARS 2020 care să aibă atribuții de organ consultativ cu rol activ în punerea în aplicare a planului de acțiune;
24. subliniază măsurile de susținere introduse de mai multe state membre, precum accelerarea deducerii fiscale sau deducerea TVA-ului de către societăți, precum și automobilele ecologice;
25. solicită Comisiei să țină seama de cadrul european pentru gestionarea restructurării într-un mod responsabil din punct de vedere social, astfel cum este cerut de Parlamentul European în Rezoluția sa din 15 ianuarie intitulată „Informarea și consultarea lucrătorilor, anticiparea și gestionarea restructurării”<sup>1</sup>, stimulând anticiparea schimbării și dialogul social, informând și consultând angajații în întregul proces;

---

<sup>1</sup> Texte adoptate, P7\_TA(2013)0005.

26. confirmă faptul că sprijinirea școlilor întreprinderilor – în special în cazul uceniciilor – ar putea contribui la capitalul uman calificat necesar;
27. reamintește Comisiei că trebuie să se aloce fonduri adecvate acestui plan de acțiune pentru sectorul autovehiculelor în vederea sprijinirii activităților de cercetare și inovare și pentru a crea noi locuri de muncă de calitate.

## REZULTATUL VOTULUI FINAL ÎN COMISIE

<b>Data adoptării</b>	17.9.2013
<b>Rezultatul votului final</b>	+ : 24 - : 5 0 : 13
<b>Membri titulari prezenți la votul final</b>	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Giommara Uggias, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zile
<b>Membri supleanți prezenți la votul final</b>	Spyros Danellis, Markus Ferber, Eider Gardiazábal Rubial, Nathalie Griesbeck, Geoffrey Van Orden