



PARLAMENTUL EUROPEAN

2009 - 2014

Comisia pentru piața internă și protecția consumatorilor

2013/2062(INI)

10.9.2013

AVIZ

al Comisiei pentru piața internă și protecția consumatorilor

destinat Comisiei pentru industrie, cercetare și energie

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

Raportor pentru aviz: Sergio Gaetano Cofferati

PA_NonLeg

SUGESTII

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

- având în vedere Rezoluția Parlamentului European din 3 iulie 2012 referitoare la eCall: un nou serviciu 112 pentru cetățeni¹,
- 1. subliniază faptul că un plan de acțiune european pentru industria autovehiculelor trebuie să se bazeze pe o abordare holistică, care să vină în completarea reglementărilor prin investiții în infrastructură și prin măsuri de stimulare a cererii și de consolidare a capitalului uman, promovând o forță de muncă cu înaltă calificare; consideră, în acest context, că investițiile realizate pentru a stimula dezvoltarea unor tehnologii avansate, care să includă măsuri de creștere a siguranței rutiere, de combatere a emisiilor de CO₂ și de reducere a emisiilor de substanțe poluante și a nivelului de zgomot, sunt esențiale pentru a susține competitivitatea, creșterea și crearea de valoare adăugată și de locuri de muncă în sectorul autovehiculelor; este de părere că, pentru a asigura competitivitatea industriei europene a autovehiculelor, acest demers ar trebui coordonat cu alte politici interconectate ale UE;
- 2. subliniază faptul că piața internă a UE reprezintă cel mai important factor pentru asigurarea unui viitor prosper pentru industria autovehiculelor: în primul rând, în calitate de piață pentru vehicule, stabilește, pentru 500 de milioane de consumatori, standarde tehnice comune privind performanța de mediu, siguranța rutieră, siguranța produselor și emisiile sonore, acestea având aplicabilitate și importanță și pentru alte industrii aflate dincolo de granițele pieței interne; în al doilea rând, aici există instituții de cercetare publice și private care pun la dispoziție o cercetare de ultimă oră și care contribuie astfel la crearea unui viitor promițător pentru industria autovehiculelor;
- 3. subliniază faptul că, pentru a sprijini strategia propusă, ar trebui să se realizeze investiții ambițioase la nivel european, inclusiv prin Programul-cadru al UE pentru cercetare și inovare - Orizont 2020 - și prin Fondul social european; solicită înlesnirea accesului la fondurile puse la dispoziție prin programul Orizont 2020 și subliniază importanța investițiilor în cercetare și inovare pentru menținerea competitivității pe piața mondială în toate domeniile sectorului autovehiculelor, și anume siguranța rutieră, servicii de calitate pentru clienți, mobilitate nepoluantă, tehnologii avansate și produse cu valoare adăugată ridicată; încurajează, în plus, pentru finanțarea unor astfel de proiecte, utilizarea fondurilor acordate de Banca Europeană de Investiții;
- 4. solicită crearea unui cadru legislativ prin care să se reglementeze sectorul autovehiculelor și care să fie destul de flexibil pentru a reacționa rapid la toate evoluțiile și inovațiile tehnologice noi care stau la baza competitivității industriei autovehiculelor, precum și care să includă toate aceste evoluții și inovații;
- 5. subliniază că piața internă a UE nu ar trebui să ajute numai la creșterea producției și a

¹ Texte adoptate, P7_TA(2012)0274.

vânzărilor de autovehicule, ci și la intensificarea reciclării vehiculelor, a pieselor auto și a materiilor prime utilizate pentru a le produce; solicită Comisiei să dezvolte un cadru european pentru reciclarea ecologică a autovehiculelor vechi;

6. subliniază că producția și finisarea vehiculelor ca produs industrial se află la capătul lanțului de valori al industriilor furnizoare din Europa, inclusiv al furnizorilor mici și mijlocii de piese, și că aceste industrii în amonte au un rol important în dezvoltarea industriei autovehiculelor și se confruntă cu aceleași provocări la nivel european și global; subliniază că furnizorii de autovehicule europeni, inclusiv IMM-urile, aduc adesea inovații-cheie, stimulând astfel dezvoltarea viitoarelor vehicule europene, și creează o piață importantă pentru piese de schimb; regretă faptul că unele IMM-uri din sectorul distribuției se confruntă cu probleme în ceea ce privește utilizarea programelor și a fondurilor Uniunii și solicită facilitarea accesului, inclusiv prin Programul pentru competitivitatea întreprinderilor și IMM-uri (COSME);
7. consideră că piața pieselor de schimb merită aceeași atenție ca piața vehiculelor finite; subliniază că ar trebui tratată în mod egal, în special în ceea ce privește punerea în comun și gestionarea informațiilor legate de produse; constată că realizarea unei piețe comune pentru piese de reglaj și de schimb este un demers dificil din cauza reglementărilor naționale divergente; îndeamnă, prin urmare, Comisia să prezinte propuneri de armonizare și continuare a dezvoltării acestui sector și să extindă standardele europene pe baza producției de piese de schimb și componente autorizate aprobate în UE;
8. subliniază că ar trebui să se acorde o atenție deosebită vehiculelor de interes istoric și întreprinderilor și angajaților care lucrează la acestea, deoarece, având în vedere creșterea constantă a numărului de vehicule istorice, întreținerea, folosirea și conservarea acestora sunt importante nu numai în ceea ce privește cultura și turismul, ci și economia; subliniază însă că vehiculele istorice ar trebui definite în mod restrictiv, astfel încât, având în vedere creșterea continuă a numărului acestora, posibilele implicații negative asupra siguranței și a mediului referitoare la vehiculele istorice care nu respectă noile standarde în materie ar trebui să rămână la un nivel redus;
9. salută propunerea de consolidare a pieței vehiculelor propulsate cu combustibili alternativi și a celor electrice, dar constată că în Europa dezvoltarea electromobilității avansează foarte greu; recomandă să se acorde prioritate dezvoltării unor infrastructuri corespunzătoare prin investiții adecvate la nivel european și național, care să includă alocarea de fonduri suficiente mecanismului „Conectarea Europei”, și prin norme comune pentru combustibilii și sistemele de propulsie alternative; invită Comisia să prezinte propuneri legislative corespunzătoare, dacă e necesar, și solicită adoptarea rapidă a propunerii legislative și a unui standard comun privind interfața de reîncărcare a vehiculelor electrice; subliniază faptul că este important să se mențină o atitudine pozitivă față de soluțiile inovatoare alternative pentru alimentarea vehiculelor electrice, precum tehnologia pilelor de combustie;
10. salută propunerea de realizare a unui sistem de etichetare a combustibililor, care să le ofere consumatorilor informații ușor de înțeles referitoare la compatibilitatea dintre vehiculele lor și combustibilii puși la dispoziție;
11. consideră că dezvoltarea industriei europene a autovehiculelor ar trebui să aibă în

continuare o componentă legată de exporturi, dar ar trebui să se concentreze și asupra stimulării cererii pe plan intern, prin investiții publice și private, prin concurență loială și prin creșterea puterii de cumpărare a cetățenilor europeni; subliniază că industria europeană a autovehiculelor trebuie să ofere produse de calitate, și să aibă o poziție de lider pe plan tehnologic, prin inovare, pentru a fi atractivă pentru cetățenii UE și pentru a asigura competitivitatea pe termen lung a acestui sector;

12. solicită să se coordoneze mai bine măsurile privind cererea legate de vehicule și combustibili, inclusiv stimulentele financiare și politica de impozitare, care includ ajutorul financiar și stimulentele în materie de impozitare, inclusiv folosirea unor scheme de impozitare graduale; solicită Comisiei ca, pe baza orientărilor privind stimulentele financiare, să ia mai multe măsuri cu caracter obligatoriu pentru a asigura condiții de concurență echitabile și pentru a contribui la competitivitatea industriei pe întreg teritoriul UE; consideră că măsurile legate de cerere, dar și măsurile care vizează costurile și condițiile zilnice, ar trebui să îi orienteze pe consumatori către alegerea unor vehicule mai sigure și mai puțin poluante;
13. amintește faptul că în statele membre există diferite tipuri de măsuri de facilitare a achiziționării unui autovehicul nou, eficient în ceea ce privește consumul de combustibil și cu emisii reduse; încurajează schimbul de astfel de bune practici; invită statele membre să aibă în vedere politici fiscale inovatoare, pentru a-i stimula pe cetățenii UE să achiziționeze autovehicule noi și nepoluante;
14. recunoaște faptul că este necesar ca supracapacitatea structurală din sectorul autovehiculelor din UE să fie abordată într-un mod coordonat, pentru a asigura competitivitatea pe termen lung; subliniază că fiecare producător de autovehicule are răspunderea de a găsi soluții potrivite atunci când se confruntă cu provocări, dar admite, totodată, faptul că intervenția publică este importantă pentru a asigura menținerea la un nivel minim a efectelor sociale negative ale restructurărilor din acest sector; pune un accent deosebit asupra planificării pe termen lung a schimbării structurale pentru a asigura, în cazul unor posibile modificări ale cerințelor în domeniul muncii, faptul că nivelul competențelor va fi cel necesar pentru a asigura ocuparea forței de muncă și că tranziția la noi forme de producție și la noi modele de afaceri va fi una graduală; consideră că este necesar un cadru european, inclusiv un act legislativ, pentru anticiparea schimbărilor și atenuarea impactului social al restructurărilor, printre altele pentru a evita o posibilă denaturare a pieței interne;
15. salută existența Fondului de ajustare la globalizare și a Fondului social european și solicită utilizarea optimă și orientată a acestora în cazul restructurărilor din sectorul autovehiculelor, în special în vederea reformării, a reconversiei profesionale, a relocării lucrătorilor afectați și a sprijinirii regiunilor respective;
16. invită Comisia să ia măsuri, în colaborare cu statele membre, pentru a asigura un nivel ridicat de protecție a consumatorilor, transparență și siguranță și pe piața mașinilor la mâna a doua și să depună eforturi pentru a elimina treptat vehiculele poluante și mai puțin sigure; salută recomandarea acesteia din regulamentul privind inspecția tehnică periodică de a se impune înregistrarea la fiecare verificare a numărului de kilometri parcurși; consideră că inițiative precum sistemul „Car Pass” din Belgia ar putea fi încurajate printr-

un un standard european; observă faptul că procedurile de reînmatriculare pentru transferurile de vehicule trebuie să descurajeze și fraudarea transfrontalieră a kilometrajului;

17. solicită Comisiei să abordeze problema inducerii în eroare a consumatorilor prin informații nereprezentative legate de consumul de combustibil al vehiculelor și de performanța de mediu a acestora; sprijină dezvoltarea planificată a unui nou ciclu și a unor noi proceduri de testare a modului de funcționare a vehiculelor și solicită ca acestea să fie puse în aplicare fără întârziere;
18. scoate în evidență necesitatea menținerii unei relații constructive, transparente și respectuoase între diferiții actori din industria autovehiculelor, în special între constructorii de mașini și distribuitorii autovehiculelor respective, și a evitării situației de dezechilibru în favoarea părții mai puternice din relația respectivă, situație care ar putea avea efecte negative și asupra consumatorilor;
19. amintește faptul că autoritățile regionale și locale au la dispoziție, în funcție de competențele lor, diverse instrumente pentru a sprijini în mod activ industria autovehiculelor, în special la nivelul promovării autovehiculelor electrice, prin gestionarea spațiilor de parcare și prin acordarea de asistență administrativă în vederea investirii în infrastructuri pentru combustibilii alternativi; încurajează schimbul de astfel de practici la nivel european și coordonarea eficientă a acestora; solicită ca fondurile UE să fie utilizate într-un mod bine direcționat și optimizat, în conformitate cu cerințele specifice de dezvoltare ale regiunii vizate;
20. solicită Comisiei și statelor membre să depună mai multe eforturi în ceea ce privește siguranța rutieră, lansând acțiuni cu privire la vehicule, infrastructuri și comportamentul conducătorilor auto; amintește, în acest context, de rezoluția sa din 3 iulie 2012 în care se solicită adoptarea rapidă a sistemului de apeluri de urgență eCall și care conține cerințe precise cu privire la protecția datelor, la claritatea responsabilităților numeroșilor actori implicați, la neutralitatea tehnologică, la transparența pentru consumatori; amintește, în plus, faptul că Parlamentul a solicitat ca sistemul eCall să se bazeze pe o platformă interoperabilă cu acces liber pentru posibile aplicații și servicii viitoare integrate în vehicule, care să respecte standardele de siguranță, de securitate și de protecție a confidențialității datelor, oferindu-le clienților posibilitatea de a alege, iar prestatorilor de servicii accesul liber;
21. insistă să se consolideze standardele de siguranță actuale, mai ales în ceea ce privește vehiculele din categoria L, și să se îmbunătățească cerințele în materie de siguranță și dispozitivele de protecție spate ale camioanelor;
22. își confirmă sprijinul pentru revizuirea cadrului de omologare de tip și așteaptă cu interes să colaboreze cu Comisia și să încurajeze dialogul dintre părțile interesate pe parcursul acestui proces;
23. salută intenția Comisiei de a efectua teste de proporționalitate cu privire la măsurile de implementare propuse pentru cerințele legislative în vigoare; constată că au fost recunoscute în mod explicit preocupările sale referitoare la cerințele împotriva modificărilor neautorizate și la emisiile prin evaporare pentru vehiculele din categoria L;

24. îndeamnă Comisia să își îndeplinească pe viitor mai bine rolul de inițiator de legi „inteligent” și prevăzător pentru a oferi industriei siguranța de planificare pe termen lung și, astfel, competitivitate și, ca urmare directă, pentru a oferi consumatorilor mai multă transparență cu privire la noile vehicule; subliniază că procesul de stabilire a unor noi standarde comune pentru industria autovehiculelor trebuie să fie în viitor mai ușor de planificat și mai bine coordonat și să țină seama de ciclurile de producție;
25. subliniază importanța armonizării legislative la nivel internațional pentru sprijinirea competitivității la nivel global a industriei europene a autovehiculelor; susține reforma acordului din 1958 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) și dezvoltarea unui sistem de omologare de tip a întregului vehicul la nivel internațional (invită Comisia să colaboreze mai mult cu Parlamentul în vederea asigurării unui sprijin politic din partea partenerilor mondiali, în scopul de a crește vizibilitatea acestor proiecte esențiale;
26. regretă hotărârea Conferinței președinților de a exclude implicarea deputaților din Parlamentul European în dezbaterile referitoare la programul CARS 2020; observă că sunt implicate multe alte organizații reprezentative și politicieni din statele membre; solicită Conferinței președinților să revizuiască această hotărâre, având în vedere faptul că în cadrul programului CARS 2020 se elaborează propuneri semnificative privind viitorul industriei autovehiculelor; menționează faptul că, având în vedere că toate actele legislative elaborate în cadrul programului CARS 2020 vor fi examinate îndeaproape și aprobate de Parlament, participarea în grupurile de lucru nu subminează independența Parlamentului.

REZULTATUL VOTULUI FINAL ÎN COMISIE

Data adoptării	5.9.2013
Rezultatul votului final	+: 26 -: 1 0: 1
Membri titulari prezenți la votul final	Claudette Abela Baldacchino, Adam Bielan, Preslav Borissov, Birgit Collin-Langen, Lara Comi, Cornelis de Jong, Małgorzata Handzlik, Malcolm Harbour, Philippe Juvin, Hans-Peter Mayer, Franz Obermayr, Sirpa Pietikäinen, Phil Prendergast, Zuzana Roithová, Heide Rühle, Andreas Schwab, Catherine Stihler, Emilie Turunen, Barbara Weiler
Membri supleanți prezenți la votul final	Ildikó Gáll-Pelcz, Liem Hoang Ngoc, María Irigoyen Pérez, Pier Antonio Panzeri, Olle Schmidt, Olga Sehnalová, Marc Tarabella, Wim van de Camp, Patricia van der Kammen