



Bruxelles, 8.11.2012
COM(2012) 636 final

**COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU,
COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL
REGIUNILOR**

**CARS 2020: Plan de acțiune pentru o industrie a autovehiculelor competitivă și durabilă
în Europa**

CUPRINS

1.	UN SECTOR-CHEIE LA RĂSCRUCÉ DE DRUMURI	3
2.	CARS 21: O VIZIUNE STRATEGICĂ COMUNĂ PENTRU INDUSTRIE ÎN 2020.....	5
3.	O SITUAȚIE ECONOMICĂ DIFICILĂ.....	6
4.	UN PLAN DE ACȚIUNE PENTRU A STIMULA COMPETITIVITATEA.....	7
4.1.	Investiții în tehnologii avansate și finanțarea inovării.....	7
	Cercetarea, dezvoltarea și inovarea.....	7
	Accesul la finanțare.....	9
	Reducerea emisiilor de CO2	10
	Emisii poluante și sonore	11
	Siguranța rutieră	13
	Combustibili alternativi și infrastructură	14
4.2.	Îmbunătățirea condițiilor de piață	15
	O piață internă mai puternică	16
	Reglementarea inteligentă.....	17
4.3.	Îmbunătățirea competitivității pe piețele mondiale	18
	Politica comercială.....	18
	Armonizarea internațională.....	19
4.4.	Anticiparea adaptării și gestionarea restructurării.....	20
	Capital uman și competențe	21
	Măsuri de abordare a ajustării industriale	22
5.	MONITORIZARE ȘI GUVERNANȚĂ.....	23

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU, COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL REGIUNILOR

CARS 2020: Plan de acțiune pentru o industrie a autovehiculelor competitivă și durabilă în Europa

În ultimele luni, **industria europeană a autovehiculelor s-a confruntat cu o perioadă din ce în ce mai dificilă**, cu piața europeană pentru mașini noi aflată în scădere pentru cel de-al cincilea an consecutiv. Această situație pune o **presiune puternică** asupra unor întreprinderi în direcția restructurării operațiunilor, iar câțiva producători au anunțat recent închiderea unor uzine de asamblare, ducând astfel la pierderi de locuri de muncă. Cu toate acestea, în același timp, industria europeană continuă să se confrunte cu **provocarea pe termen mediu și lung** de a rămâne un lider în ceea ce privește soluții viitoare de mobilitate într-un mediu mondial extrem de competitiv. Prin urmare, Comisia consideră că există o nevoie urgentă de a elabora un plan de acțiune pentru a sprijini industria autovehiculelor în confruntarea cu aceste provocări.

1. UN SECTOR-CHEIE LA RĂSCRUCE DE DRUMURI

Industria autovehiculelor¹ are o importanță strategică pentru economia europeană, iar produsele și serviciile acesteia influențează nivelul de trai al cetățenilor europeni în fiecare zi. Acest sector oferă aproximativ **12 milioane de locuri de muncă directe și indirecte** și furnizează o importantă **contribuție pozitivă la balanța comercială a UE** (în continuă creștere în ultimii ani și care a atins 90 miliarde de euro în 2011). Sectorul înregistrează **cele mai multe investiții private în cercetare și inovare** (28 de miliarde EUR în 2009) și este un factor esențial pentru inovațiile tehnologice. Este un important **multiplicator de creștere**, datorită puternicelor legături comerciale cu mai multe sectoare industriale. Aceste legături sunt prezente atât în amonte, cum ar fi în cazul oțelului, industriilor chimice și textile, precum și în aval, în ceea ce privește TIC, serviciile de reparații și de mobilitate. Aceasta produce cea mai mare parte a vehiculelor utilizate de cetățeni pentru mobilitatea personală și pentru transportul de mărfuri. Prin urmare, industria autovehiculelor va fi **un actor-cheie în noua revoluție industrială**, care vizează, între altele, înlocuirea treptată a hidrocarburilor ca principală sursă de energie, precum și o utilizare mai eficientă și durabilă a resurselor noastre.

Industria autovehiculelor se află astăzi într-un **moment de răscruce istoric**: se preconizează că următorul deceniu va duce la schimbări importante în mai multe domenii care sunt susceptibile să remodeleze în profunzime industria și piețele sale la nivel mondial. În primul rând, **modelele de producție și comerciale evoluează**. În timp ce piața europeană este considerată matură, mai multe piețe terțe cresc în mod rapid, schimbând fluxurile comerciale și lanțul de valori al industriei autovehiculelor. Presiunea concurențială intensă continuă să crească și întreprinderile din UE se confruntă cu provocări tot mai mari pe piața lor internă, dezvoltând, în același timp, oportunități pe piețe terțe. În al doilea rând, **măsurile pentru**

¹ Termenul industria autovehiculelor este destinat să acopere întregul lanț de aprovizionare, cuprinzând constructorii de vehicule, furnizorii, distribuția și serviciile post-vânzare. Produsele includ autoturisme, vehicule utilitare ușoare și vehiculele utilitare grele și vehicule motorizate cu două roți, cu trei roți și cvadricicliuri.

diminuarea efectelor asupra climei devin mai urgente și se așteaptă și mai mult de la progresul tehnologic. Pentru a atinge obiectivele pe termen lung privind emisiile de gaze cu efect de seră, precum și obiectivele privind calitatea aerului, motorul cu combustie internă va fi în îmbunătățit în continuare, fiind însoțit de dezvoltarea și implementarea progresivă a unor tehnologii inovatoare, cum ar fi propulsia electrică. Vor trebui depuse eforturi considerabile, de asemenea, în ceea ce privește dezvoltarea și distribuția combustibililor sustenabili care pot reprezenta alternative la motorina și benzina tradiționale. În același timp, **siguranța rutieră rămâne o preocupare importantă.**

Industria autovehiculelor reprezintă una dintre liniile de acțiune prioritare în care **investițiile în noile tehnologii și în inovare ar trebui să fie facilitate**, astfel cum este prevăzut în Comunicarea Comisiei care **a actualizat recent politica industrială a UE**². Dând un nou elan obiectivelor UE 2020 privind creșterea inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii, comunicarea pledează în favoarea consolidării industriei europene în vederea creșterii și redresării economice. Rolul important al acestui sector industrial în ceea ce privește creșterea și crearea de locuri de muncă, inclusiv în serviciile conexe, a fost recunoscut în mod clar. Prin urmare, trebuie să avem o abordare proactivă.

Prezenta comunicare prezintă **un plan de acțiune pentru industria autovehiculelor** care evidențiază angajamentul Comisiei de a sprijini competitivitatea și durabilitatea sectorului. Acesta este primul exemplu concret de aplicare a viziunii noastre actualizate asupra politicii industriale într-un anumit sector, și anume industria autovehiculelor. Aceasta definește acțiuni strategice concrete bazate pe o analiză a sectorului efectuată de Grupul la nivel înalt CARS 21, care a fost relansat în 2010. Acest plan de acțiune este articulat în jurul următorilor patru piloni:

- **investiții în tehnologii avansate și finanțarea inovării** printr-o serie de inițiative de reglementare și prin sprijin pentru cercetare și inovare
- **îmbunătățirea condițiilor de piață** printr-o piață internă mai puternică și punerea în aplicare coerentă a reglementării inteligente
- **Îmbunătățirea competitivității pe piețele globale** printr-o politică comercială eficace și armonizarea internațională a reglementărilor privind vehiculele
- **Anticiparea adaptării** prin investiții în capitalul uman și în competențe și atenuarea impactului social al restructurării

Prin această strategie, Comisia intenționează să sprijine rolul activ pe care sectorul autovehiculelor îl va avea în tentativa de inversare a cotei de piață aflate în scădere a industriei în Europa de la nivelul actual de 16% din PIB până la 20% până în 2020. Consolidarea competitivității acestei industrii în UE, sprijinul privind beneficierea de oportunitățile de creștere pe piețele mondiale, precum și promovarea vehiculelor ecologice, sigure și eficiente, înglobate într-o abordare politică integrată, vor avea un rol decisiv în acest sens.

² COM (2012) 582 final , adoptată la 10 octombrie 2012.

2. CARS 21: O VIZIUNE STRATEGICĂ COMUNĂ PENTRU INDUSTRIE ÎN 2020

La sfârșitul anului 2010, Comisia a decis **relansarea Grupului la nivel înalt CARS 21**, care a fost inițial constituit în 2005, în continuarea comunicării Comisiei „Strategie europeană privind vehiculele ecologice și eficiente din punct de vedere energetic³”, adoptată la 28 aprilie 2010. Obiectivul grupului era de a formula recomandări strategice în vederea sprijinirii competitivității și creșterii durabile a industriei europene a autovehiculelor.

Grupul cuprindea șapte comisari, nouă reprezentanți ai statelor membre, precum și un grup amplu și echilibrat de părți interesate (inclusiv reprezentanți ai industriei și ONG-uri) și a adoptat raportul său final⁴ la 6 iunie 2012. Prezentul raport prezintă viziunea strategică consensuală a grupului pentru sectorul autovehiculelor în 2020 și stabilește recomandări specifice cu privire la o serie de domenii de politică relevante.

Analiza prezentată în raport arată în mod clar că situația actuală pentru industria europeană a autovehiculelor nu poate fi menținută: capacitățile de producție actuale vor trebui să fie adaptate, noi metode de producție vor trebuie să fie concepute, surse suplimentare de materii prime vor trebui asigurate și utilizate în mod mai eficient, iar noi grupuri și modele de afaceri vor trebui să fie elaborate. La fel de important, sunt necesare noi profiluri de competențe, iar posibile modificări ale cererii de forță de muncă vor trebui să fie abordate. În acest context, este deosebit de important să se asigure o tranziție economică și socială calmă și echilibrată prin anticiparea nevoilor de competențe și formare, precum și gestionarea restructurării într-un mod eficient, ceea ce va încuraja adaptarea întreprinderilor și tranzițiile profesionale.

În acest context, grupul a definit **o poziție comună privind caracteristicile esențiale ale unei industrii a autovehiculelor puternice și competitive și progresele care trebuie realizate în vederea mobilității durabile pentru societatea UE în 2020**, după cum urmează:

- un **sector al autovehiculelor** care își păstrează **importanța strategică** și rămâne o **piatră de temelie pentru industria și economia UE**, oferind locuri de muncă de calitate pentru milioane de lucrători din UE;
- un sector care este esențial pentru multe alte activități economice, care furnizează în același timp produse la un preț accesibil și de dorit care satisfac cererile consumatorilor, în contextul unei piețe concurențiale pentru produse și servicii din domeniul autovehiculelor, inclusiv piața pieselor de schimb;
- o **bază de producție puternică în UE** pentru vehicule rutiere și componente, care produce o parte considerabilă a vehiculelor și pieselor vândute pe piața UE;
- o **rețea industrială puternică** cu un lanț de distribuție și de aprovizionare flexibil și integrat;
- un sector care **exportă o gamă largă de vehicule de înaltă calitate și de înaltă tehnologie** către piețe terțe;
- **piețe mondiale** care oferă **condiții de concurență cu adevărat echitabile** tuturor actorilor din sector și șanse egale pentru toate tehnologiile,
- o industrie a autovehiculelor care este **lider în tehnologie**, în acțiuni coordonate cu industria furnizorilor de combustibil, care produce vehicule care sunt **atractive** pentru consumatorii din UE, **ecologice** în ceea ce privește poluanții reglementați, **mai eficiente din punctul de vedere al combustibilului, sigure, silențioase și**

³ COM (2010) 186 final, 28.4.2010.

⁴ Disponibil la adresa http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf

conectate;

- o **gamă de tehnologii de propulsie**, dominată de o **tehnologie avansată a motoarelor cu ardere internă**, dar din ce în ce mai electrificate. În plus, dezvoltarea de vehicule cu **sisteme de propulsie alternative**, (cum ar fi vehicule electrice⁵ sau echipate cu pilă de combustie) devine semnificativă;
- o **infrastructură** adecvată pentru **reumplere și reîncărcare** pentru vehiculele alimentate cu carburanți alternativi care sunt construite, în conformitate cu potențialul lor de piață;
- o **forță de muncă** formată și pregătită să lucreze cu o multitudine de tehnologii în producție, în R&D sau în întreținere.

O **abordare politică integrată** trebuie să fie pusă în aplicare în mod sistematic. Această abordare, prin urmare, trebuie să includă următoarele elemente:

- acțiuni ale sectorului privat și acțiuni de politică publică la nivelul UE, al statelor membre și la nivel regional care să se completeze reciproc;
- măsurile care vizează vehiculele combinate în mod eficient, după caz, cu măsuri care se concentrează pe infrastructură și pe utilizator;
- măsuri de politică de reglementare și alternative eficiente din punct de vedere al costurilor care sunt puse în aplicare în mod eficient și executate, în vederea atingerii obiectivelor sociale pe termen lung și a stimulării inovației;
- toate domeniile de politică care un impact asupra sectorului autovehiculelor care trebuie făcă obiectul unei coordonări strânse între autoritățile relevante responsabile, inclusiv politicile privind comerțul, industria, mediul, energia, tehnologiile de informare și comunicare, siguranța rutieră și sănătatea publică, transportul și concurența, inovarea și piața internă, astfel încât să se asigure realizarea fără costuri excesive a obiectivelor de politică.

Comisia este pe deplin conștientă de aceste provocări și de necesitatea unei **strategii de politică industrială ambițioase pentru sectorul autovehiculelor**. Comisia va orienta politicile sale către acest obiectiv și invită celelalte instituții, autorități publice și părțile interesate să urmeze aceeași abordare, în domeniul lor de responsabilitate.

3. O SITUAȚIE ECONOMICĂ DIFICILĂ

Raportul final CARS 21 oferă o analiză detaliată a situației economice actuale a industriei autovehiculelor din UE. În prima jumătate a anului 2012, situația s-a **deteriorat și este probabil ca această tendință să continue până la sfârșitul anului. Vânzările pe piețele UE au fost în scădere** (o scădere cu 6,8% în prima jumătate a anului 2012 pentru autoturisme și cu 10,8% pentru vehiculele comerciale) – în comparație cu nivelurile deja scăzute din 2011. Previzunile actuale indică o scădere de la un an la altul de 7,9% pe piața UE a autoturismelor, cu vânzări în valoare de 12,1 milioane de unități. Piața UE pentru vehiculele comerciale se așteaptă să scadă cu 8% în acest an, după o perioadă anterioară de redresare în 2010 și 2011, dar rămâne la nivelurile cele mai scăzute din istorie. Pentru vehiculele motorizate pe două

⁵ inclusiv vehiculele electrice cu baterie, vehiculele hibride reîncărcabile și o gamă largă de vehicule electrice

roți, noile înmatriculări sunt afectate de criza datoriilor și în 2011 s-au ridicat la 1,6 milioane de unități, cifră care este cu 40% sub nivelul din 2007.

Producția de vehicule a fost într-o formă ușor mai bună (asamblarea a 16 milioane de unități de vehicule utilitare ușoare, și anume un milion de unități mai mult decât nivelul din 2009), **stimulată prin exporturi**, astfel cum a fost demonstrat de o balanță comercială pozitivă în valoare de 45 de miliarde EUR în primele cinci luni ale anului 2012 (în principal datorită exporturilor către SUA și piețele emergente). Cu toate acestea, există riscuri importante pentru nivelurile de producție legate de o încetinire a creșterii economiilor emergente. Mai mulți producători au raportat **pierderi financiare pe piața UE** datorate, în principal, diminuării vânzărilor combinate cu problema structurală de lungă durată a **supracapacității**⁶. Unii producători au anunțat măsuri de restructurare semnificative care vor avea repercusiuni asupra lanțului de aprovizionare, precum și asupra ocupării forței de muncă și a perspectivelor de redresare în diferite regiuni europene.

Responsabilitatea pentru abordarea problemei reprezentate de restructurare este, în principal, a industriei, însă, în același timp, aceasta susține că sunt de dorit mai multă coordonare și mai mult sprijin.

Acest plan de acțiune, bazat pe recomandările CARS 21, stabilește obiective pe termen lung de menținere a bazei de producție în Europa, garantând competitivitatea și durabilitatea și constituind o foaie de parcurs completă pentru politica industrială a sectorului autovehiculelor în 2020.

4. UN PLAN DE ACȚIUNE PENTRU A STIMULA COMPETITIVITATEA

Comisia intenționează implementarea acțiunilor-cheie următoare în diferite domenii de politică ale UE:

4.1. Investiții în tehnologii avansate și finanțarea inovării

În industria autovehiculelor, ca și în alte sectoare, se află în curs de elaborare o serie de tehnologii noi, ecologice și sigure, care se așteaptă să câștige o parte substanțială a pieței în următorii ani. Pornind de la o poziție de lider în tehnologia de astăzi, este esențial ca Europa să rămână în frunte prin dezvoltarea soluțiilor de mâine pentru o mobilitate durabilă. Acest lucru ar trebui să fie promovat printr-un sprijin public bine orientat și coordonat pentru cercetare și inovare, adecvat pentru nevoile întreprinderilor și ale societății, care vizează dezvoltarea de tehnologii pe termen mai lung. O abordare globală, care să completeze inițiativele de reglementare la nivelul UE, la nivel național și local însoțită de măsuri privind infrastructura și cererea, trebuie să fie luate pentru a stimula investițiile în următorii ani.

Cercetarea, dezvoltarea și inovarea

Investițiile în cercetare, dezvoltare și inovare (CDI) garantează competitivitatea. În plus, finanțarea europeană pentru CDI în cadrul celui de-al șaptelea program-cadru de cercetare (PC7) și împrumuturile și garanțiile de împrumut ale Băncii Europene de Investiții (BEI), care

⁶ Datele exacte privind supracapacitatea trebuie tratate cu rezervă, deoarece acestea depind, printre altele, de numărul de ture utilizate într-o anumită fabrică. Analizii sunt de acord că o anumită supracapacitate este necesară, de fapt, pentru flexibilitatea întreprinderilor, dar că o capacitate în exces este problematică.

vizează stimularea dezvoltării tehnologiilor curate de transport, au fost identificate în raportul CARS 21 drept instrumente fundamentale pentru ieșirea din criză în perioada 2008-2009 și pentru a face față presiunii concurențiale actuale în materie de avans tehnologic. Trebuie specificat faptul că fondurile europene oferă un important efect de levier pentru industria autovehiculelor din UE, care are nevoie să finanțeze în mod simultan CDI privind mai multe tehnologii de propulsie (îmbunătățirea continuă a motoarelor cu combustie internă, precum și dezvoltarea de sisteme de propulsie electrice, cu pile de combustie și hibride) - în conformitate cu obiectivul stabilit pentru 2020 în ceea ce privește un portofoliu variat de combustibili necesar pentru a îndeplini obiectivele în materie de schimbări climatice. Dezvoltarea siguranței rutiere este un alt domeniu în care există numeroase posibilități de îmbunătățire a siguranței vehiculelor bazate pe baza unor elemente concrete. Parteneriatul public-privat Inițiativa europeană privind automobilele ecologice (IEAE) (2009-2013) a fost evaluat foarte pozitiv de raportul final CARS 21, precum și activitatea de creditare a BEI, în special în cadrul Facilității europene privind transportul nepoluant. Există un consens puternic că ambele instrumente ar trebui să continue să fie utilizate.

Comisia:

- a propus inițiativa **Orizont 2020**⁷ ca un cadru pentru finanțarea cercetării și inovării pentru perioada 2014 - 2020 cu un buget total de 80 de milioane EUR - o creștere semnificativă în comparație cu PC7 - incluzând un angajament privind obținerea unui sistem de transport european eficient din punct de vedere al resurselor și ecologic. În așteptarea deciziilor finale care vor fi adoptate în contextul următorului cadru financiar multianual, se consideră că finanțarea activităților de cercetare și inovare ale industriei autovehiculelor ar trebui să țină cont de importanța sa economică și socială.
- a propus programul **COSME** (Competitivitatea întreprinderilor și IMM-urilor)⁸, cu un buget de 2,5 miliarde EUR pentru perioada 2014-2020.
- a propus ca ambele programe să sprijine instrumentele financiare ale UE care vor permite IMM-urilor și întreprinderilor mai mari din sectorul autovehiculelor să beneficieze de acces îmbunătățit la finanțări prin credite și la cele cu capital propriu. Prin intermediul COSME, IMM-urile din industria autovehiculelor ar trebui să poată beneficia de acțiuni în favoarea îmbunătățirii accesului pe piețe și prin Orizont 2020, de măsuri de sporire a atractivității lor pentru investitori.
- a adoptat Comunicarea sa privind cercetarea și inovarea privind mobilitatea viitoare⁹ a Europei care propune elaborarea unei **strategii europene pentru tehnologia transportului**. Strategia prevede în 2013 – 2014 definirea împreună cu părțile interesate a unor foi de parcurs tehnologice privind elaborarea de tehnologii și inovare în zece domenii critice ale transportului, incluzând vehicule rutiere ecologice, eficiente, sigure, silențioase și inteligente. Acest lucru va contribui la optimizarea contribuției cercetării și inovării la obiectivele ambițioase ale Cărții albe privind transporturile¹⁰ și la susținerea punerii în aplicare a programului Orizont 2020.

⁷ COM (2011) 808 final, 30.11.2011, COM (2011) 809 final, 30.11.2011.

⁸ COM (2011) 834 final, 30.11.2011.

⁹ COM(2012) 501

¹⁰ COM(2011) 144 final

- a început implementarea **planului strategic privind tehnologiile energetice** (Planul SET)¹¹ care abordează agenda privind cercetarea și inovarea din mai multe domenii de importanță strategică pentru sectorul transporturilor, în special rețele electrice inteligente, combustibili alternativi, cum ar fi bioenergia și hidrogenul, pilele cu combustibil, precum și stocarea de energie. În acest sens, se vor asigura legături adecvate cu strategia privind tehnologia transportului.

Având în vedere că programul „Orizont 2020” va oferi cadrul general pentru cercetare și inovare în domeniul transporturilor, este deosebit de important să se precizeze mai în detaliu prioritățile și modalitățile de finanțare a activităților de cercetare și inovare în industria autovehiculelor. Pe baza raportului grupului CARS 21, Comisia este convinsă că finanțarea ar trebui să cuprindă activități mai apropiate de piață, cum ar fi achizițiile publice, standardizarea și activitățile demonstrative. Este oportună privilegierea PPP-urilor ca instrumente foarte ușor de utilizat și rapide și ar trebui urmărite sinergiile cu instrumentele de finanțare națională.

În plus, sinergiile potențiale între sectorul autovehiculelor și EIT¹² ar trebui explorate în continuare, în special în contextul viitoarelor CCI¹³ planificate în domeniul producției cu valoare adăugată și al mobilității urbane.

Comisia:

- va colabora cu industria în vederea elaborării unei propuneri privind **inițiativa europeană privind vehiculele ecologice** (în continuarea IEAE PPP) în cadrul programului Orizont 2020, inclusiv o platformă de dezvoltare a unor tehnologii pentru vehicule ecologice și eficiente din punct de vedere energetic, astfel cum a fost anunțat în Comunicarea din 2010 privind politica industrială¹⁴. Inițiativa va mobiliza finanțarea privată pentru a contribui la adresarea provocărilor cheie propuse pentru programul Orizont 2020.

Accesul la finanțare

Alături de programul european de cercetare, finanțarea BEI (împrumuturi și garanții de împrumut) a jucat un rol esențial printre măsurile de recuperare pentru sectorul autovehiculelor în timpul crizei din 2008-2009. Prin sprijinirea investițiilor majore legate de tehnologiile curate, BEI contribuie la asigurarea competitivității sectorului în anii următori. În timpul crizei anterioare, BEI și-a crescut volumul de creditare pentru industria autovehiculelor de la o medie de 2 miliarde de euro/an la aproape 14 miliarde de euro pentru perioada 2009-2010. Volumul actual al împrumuturilor a scăzut în 2011 reflectând, printre altele, un acces mai bun la finanțare din partea băncilor comerciale la momentul respectiv. Având în vedere că întreprinderile trebuie își încheie proiectele de cercetare și inovare finanțate în prezent de BEI și noi proiecte par necesare pentru a atinge, până în 2020, obiectivele privind eficiența consumului de combustibil, BEI este bine echipată pentru a răspunde acestei noi cereri. Recentă majorare de capital în valoare de 10 miliarde EUR a BEI convenită de către Consiliul European ar putea, de asemenea, să se concretizeze în mai multe oportunități pentru sectorul autovehiculelor (în special pentru inovare și utilizarea eficientă a resurselor).

¹¹ <http://setis.ec.europa.eu/>

¹² Institutul European de Inovație și Tehnologie

¹³ Comunități ale cunoașterii și inovării

¹⁴ COM(2010) 614

Comisia:

- va continua colaborarea cu BEI pentru a se **asigura că finanțarea proiectelor de cercetare și inovare privind autovehiculele este disponibilă** în special în vederea îndeplinirii obiectivelor privind eficiența consumului de combustibil în 2020, menținând, în același timp, procedurile de evaluare necesare pentru a asigura viabilitatea investițiilor pe termen lung.
- va susține BEI în eforturile de a **facilita accesul IMM-urilor și a micilor întreprinderi cu capitalizare medie**. Deși sarcina administrativă este considerată a fi scăzută, Comisia va investiga în continuare instrumentele care ar putea îmbunătăți accesul la finanțare pentru IMM-uri, în special în cazul în care **IMM-urile întâmpină dificultăți în ceea ce privește accesul la credite din partea băncilor comerciale**, încă o dată. Furnizarea de finanțare comercială sau a unei linii de credit globală pentru furnizori într-o țară și, eventual, alte opțiuni ar putea fi analizate.
- va explora împreună cu BEI posibilitatea **finanțării unor proiecte legate de electromobilitate**, inclusiv sprijinul prin asistență tehnică specializată ca în cazul mecanismului actual ELENA¹⁵.

Reducerea emisiilor de CO₂

Promovarea unor tehnologii noi, mai puțin consumatoare de energie la bordul vehiculelor care produc emisii reduse de CO₂ efectuate în mod eficient din punct de vedere al costurilor, va sprijini crearea de valoare adăugată și de locuri de muncă în industria autovehiculelor și va reduce, de asemenea, dependența energetică a UE prin reducerea importurilor de petrol.

Strategia UE din 2007 a adoptat o abordare globală a reducerii emisiilor de CO₂ generate de vehiculele utilitare ușoare¹⁶. Aceasta a inclus măsuri privind atât cererea, cât și oferta, acțiunile privind tehnologia motoarelor fiind completate cu alte măsuri care vizează combustibilii alternativi, comportamentul conducătorilor auto și alte îmbunătățiri tehnologice. De asemenea, pentru viitoarea politică, astfel cum a fost propusă de Comisie în recenta Carte albă privind politica în domeniul transporturilor, este crucială definirea măsurilor celor mai potrivite pentru a reduce în mod holistic emisiile de CO₂ generate de transportul rutier, pe baza unei evaluări aprofundate a costurilor și beneficiilor, abordând, după caz, eficiența autovehiculelor, utilizarea vehiculelor și a infrastructurii.

Consumul de combustibil și emisiile pot fi, de asemenea, reduse considerabil prin utilizarea la scară largă a vehiculelor mai aerodinamice. În prezent, Comisia se pregătește să revizuiască Directiva 96/53/CE privind masele și dimensiunile maxime ale vehiculelor rutiere care va permite, printre altele, economii de combustibil de până la 10% prin intermediul modernizării camioanelor existente și reproiectarea celor viitoare în scopul îmbunătățirii aerodinamicii.

Pentru vehiculele utilitare ușoare, regulamentele respective privind CO₂ au definit obiectivele pentru 2020 la 95 g CO₂/km pentru automobile și 147 g CO₂/km pentru furgonete. Comisia a propus, ca urmare a revizuirii acestor regulamente, modalități pentru atingerea, până în 2020, a acestor obiective într-un mod eficient din punct de vedere al costurilor.

¹⁵ ELENA (European Local ENergy Assistance) mecanism de asistență tehnică pentru proiectele privind energia durabilă în orașe și regiuni.

¹⁶ COM(2007) 19 final

Pentru a permite industriei autovehiculelor să efectueze investiții și să inoveze pe termen lung este, de asemenea, de dorit să se ofere în timp util indicații privind posibilele forme și niveluri ale obiectivelor legate de reducerea emisiilor de CO₂ după 2020, luând în considerare obiectivele pe termen lung ale Uniunii în materie de schimbări climatice.

Comisia:

- a adoptat recent o serie de propuneri pentru punerea în aplicare a **obiectivelor stabilite pentru 2020 privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și camioane**¹⁷. În ceea ce privește modalitățile, propunerea prevede o continuare a dispozițiilor privind ecoinovarea, supercreditele pentru vehiculele generatoare de emisii reduse de CO₂, precum și o scutire pentru producătorii cei mai mici.
- va demara o consultare amplă privind **politica de reglementare în materie de CO₂ pentru autoturisme și camioane după 2020** care va stabili o serie de aspecte privind care dintre opinii vor fi solicitate și care dintre răspunsurile furnizate vor fi luate în considerare atunci când se va stabili forma și nivelul de ambiție al viitoarei politici în contextul revizuirii prevăzute¹⁸. Comisia va ține seama de anumite aspecte, cum ar fi raportul cost-eficiență, evoluția probabilă a tehnologiilor de reducere a emisiilor de CO₂ și de alți factori relevanți.
- va **integra măsurile de politică de mai sus într-o politică integrată mai vastă privind reducerea emisiilor de CO₂** generate de transportul rutier, prin punerea în aplicare a Cărții albe privind politica în domeniul transporturilor, care acoperă tehnologia, infrastructura, comportamentul conducătorului auto și alte măsuri.
- va propune o revizuire a Directivei 96/53/CE la începutul anului 2013 pentru a permite o **proiectare mai aerodinamică a camioanelor**.

Emisii poluante și sonore

În ultimii ani, a devenit evident că procedurile actuale utilizate pentru măsurarea emisiilor poluante, a emisiilor de CO₂ și a consumului de carburant al vehiculelor utilitare ușoare (autoturisme și camioane) nu sunt suficient de reprezentative pentru condițiile de conducere reale. O revizuire a ciclurilor de conducere și a procedurii de testare este, prin urmare, prevăzută și în prezent în curs de elaborare la nivel mondial pe baza datelor colectate în ceea ce privește comportamentul de conducere real. Îmbunătățirea ciclului de testare și stabilirea unor condiții de testare clare care să rezulte în valori comparabile și reprezentative este importantă pentru a obține reducerile prevăzute de măsurile de reglementare, pentru a propune măsuri de stimulare financiară și pentru a oferi informații fiabile pentru consumatori.

În plus, multe state membre nu respectă cerințele stabilite în legislația privind calitatea aerului și se confruntă cu probleme importante în ceea ce privește concentrațiile de NO₂ din mediul înconjurător. În special, cerințele de reglementare referitoare la calitatea aerului definite de Directiva 2008/50/CE nu sunt îndeplinite în zonele urbane („hotspots”), în principal pentru pulberile în suspensie, oxizii de azot și ozon. Această situație apare în parte datorită emisiilor NO_x (NO + NO₂) generate de traficul rutier local care sunt susceptibile de a fi semnificativ

¹⁷ COM/2012/393 și COM/2012/394

¹⁸ COM(2012) 393 final

mai mari în condiții reale de conducere decât limitele de emisii reglementare măsurate în cursul unui ciclu de testare, în special pentru vehiculele cu motoare diesel.

Având în vedere problemele urgente legate de calitatea aerului, este necesar să se continue, astfel cum a fost prevăzut, implementarea normei Euro 6 și să se definească, cât mai curând posibil, măsuri de reducere a emisiilor provenite de la vehiculele aflate în circulație.

Comisia recunoaște importanța asigurării reducerii efective a emisiilor de NOx generate în condiții de conducere reale în vederea îndeplinirii obiectivelor actuale și viitoare prevăzute în legislația privind calitatea aerului. Prin urmare și pentru a pune în aplicare cerințele din Regulamentul (CE) nr. 715/2007, Comisia a lansat în ianuarie 2011 elaborarea unei viitoare proceduri de încercare care să fie integrată în directiva-cadru privind omologarea de tip, care va permite evaluarea directă a emisiilor de NOx generate de vehiculele utilitare ușoare în condiții reale de conducere.

Emisiile generate în condiții reale de conducere (denumite în continuare „RDE” – *Real driving emissions*) de Nox măsurate prin această „procedură RDE” ar trebui să fie înregistrate și comunicate începând cu datele de introducere obligatorie a normei Euro 6 (în 2014). Cel mai târziu la trei ani după aceste date, procedura RDE trebuie aplicată împreună cu limite stricte de emisie („not-to-exceed” sau NTE), ceea ce va determina o reducere considerabilă a emisiilor de NOx în condiții reale de conducere în raport cu nivelul de emisie în cazul în care o astfel de procedură RDE nu ar fi aplicată. Această perioadă suplimentară de trei ani, oferită pentru a introduce limitele NTE obligatorii, este considerată necesară, întrucât Comisia este conștientă de faptul că, în multe cazuri, va fi necesară o reproiectare semnificativă a vehiculelor cu motoare diesel în vederea respectării limitelor de emisie de NOx în condițiile normale de conducere impuse de norma Euro 6.

În plus, legislația privind emisiile sonore ale vehiculelor este revizuită în prezent, pe baza unei evaluări a impactului. Impactul emisiilor sonore asupra sănătății va fi redus prin valori limită mai stricte. O nouă procedură de încercare a fost elaborată și testată în ultimii ani. Această procedură este mai reprezentativă în ceea ce privește condițiile reale de condus și poate fi acum pusă în aplicare. Împreună, aceste dispoziții vor contribui la reducerea nivelurilor de zgomot al traficului rutier.

Comisia:

- va sprijini în mod activ dezvoltarea și implementarea unui **nou ciclu de testare de conducere și a unei noi proceduri de testare** pentru măsurarea consumului de combustibil și a emisiilor provenite de la autoturisme și camionete care este mai reprezentativ pentru condițiile reale de condus, luând în considerare caracteristicile pieței UE. Modalitățile de includere în cadrul juridic al UE a noului ciclu și a noilor proceduri de testare ar trebui să fie definite înainte de 2014, inclusiv metodologia pentru corelarea obiectivelor privind emisiile de CO₂ stabilite pe baza vechiului ciclu și a vechii proceduri. Pentru încercările privind emisiile, implementarea noului ciclu și a noii proceduri ar trebui să asigure conformitatea cu valorile limită ale normei Euro 6 în condiții reale de conducere, cu dispoziții tranzitorii adecvate din 2014 până în 2017. Pentru încercarea privind CO₂, implementarea noului ciclu și a noii proceduri ar trebui să ia în considerare și să fie în conformitate cu obiectivele de mediu deja definite și să evite impunerea oricăror sarcini inutile asupra părților

interesate. Determinarea autonomiei vehiculelor electrice va fi, de asemenea, luată în considerare.

- va propune, înainte de 2014, **măsuri complementare de control al emisiilor poluante ale vehiculelor în uz**, pe baza unei analize aprofundate, cu scopul de a realiza o reducere în timp util a emisiilor poluante reale contribuind, prin urmare, la îmbunătățirea calității aerului.
- a propus, în decembrie 2011, **un nou regulament privind emisiile sonore ale vehiculelor**¹⁹, ca parte a unei abordări strategice integrate pentru reducerea zgomotului ambiant, inclusiv o nouă procedură de încercare pentru măsurarea zgomotului și o nouă reducere a nivelului de zgomot al vehiculului. Un „termen de punere în aplicare” adecvat ar trebui să fie oferit industriei, în conformitate cu amploarea adaptărilor tehnice necesare.

Siguranța rutieră

Siguranța rutieră a fost și va rămâne o prioritate a politicilor UE și naționale pentru mai mulți ani. Aceasta oferă un exemplu interesant de punere în aplicare efectivă a abordării politice integrate. UE este lider mondial în domeniul siguranței rutiere, iar flota noastră de vehicule noi este foarte nouă și sigură. Proiectarea autovehiculelor joacă un rol important atât pentru evitarea accidentelor, cât și pentru protecția la șoc, nu în ultimul rând cu ajutorul unor dispozitive de siguranță impuse prin intermediul cadrului UE de omologare de tip.

Au fost realizate progrese importante în ceea ce privește diminuarea numărului de accidente rutiere mortale prin intermediul unei combinații de măsuri care abordează vehiculul, conducătorul auto și infrastructura, aplicate la nivel UE, național și local. Aceste rezultate încurajatoare nu ar trebui, cu toate acestea, să dea naștere unei automulțumiri excesive, astfel, a fost propus²⁰ un nou obiectiv pentru 2020 de reducere suplimentară a accidentelor rutiere mortale în UE cu 50% în comparație cu 2010.

Comisia:

- va continua activitățile în domeniul siguranței rutiere în conformitate cu domeniile prioritare și obiectivele **orientărilor sale politice pentru perioada 2011-2020**²¹ care cuprind măsuri vizând vehiculele, infrastructura și comportamentul conducătorilor auto. Trebuie definită o bună combinație de măsuri care trebuie adoptate (de reglementare sau altele) pe baza unei analize de impact aprofundate. Printre priorități se numără motocicletele, tehnologiile de securitate ale noilor vehicule (electrice) și tehnologiile care influențează comportamentul conducătorilor de auto și respectare normelor rutiere (dispozitive inteligente de gestionare a vitezei, dispozitive de avertizare pentru folosirea centurilor de siguranță, STI, șofatul ecologic).
- va continua să promoveze implementarea **sistemelor de transport inteligente (STI)**, inclusiv sistemele cooperative, în special sistemul automatic de apel de urgență de la bordul vehiculelor „eCall”. Măsuri legislative adecvate care să garanteze o coordonare strânsă și utilizarea completă a tuturor elementelor legate de „eCall” sunt

¹⁹ COM/2011/856 final

²⁰ COM(2010) 389 final

²¹ Idem.

puse în aplicare pentru garantarea funcționării efective a acestui sistem începând cu 2015.

- invită statele membre, autoritățile locale și părțile interesate să coopereze în mod constructiv și coordonat în vederea elaborării celor mai promițătoare măsuri pentru a îmbunătăți siguranța rutieră și să utilizeze STI. De asemenea, Comisia desfășoară o evaluare aprofundată a celor mai adecvate sisteme de siguranță de la bordul vehiculelor pentru a spori în continuare siguranța rutieră și a vehiculelor în UE, pregătind, în același timp, o foaie de parcurs pentru utilizarea prevăzută pentru finalul lui 2013.

Combustibili alternativi și infrastructură

O diversificare adecvată a surselor de energie utilizate pentru sectorul transporturilor va contribui la atingerea obiectivelor UE în materie de schimbări climatice și la îmbunătățirea securității sale energetice. Deși încă există rezerve substanțiale de hidrocarburi, se așteaptă ca prețurile să devină din ce în ce mai volatile odată cu reducerea capacităților excedentare. În paralel cu îmbunătățirea eficienței energetice, aceasta necesită, de asemenea, comercializarea combustibililor alternativi, cum ar fi energia electrică, hidrogenul, biocombustibilii durabili, metanul (gaz natural și biometan), GPL. În ceea ce privește cadrul general de politică, meritele fiecărei combinații combustibil/sistem de propulsie ar trebui evaluate pe o bază „de la sursa de combustibili la vehicul”²² (well-to-wheel), inclusiv aspectele privind durata ciclului de viață. Dată fiind noutatea multor combustibili, rezultatele lor ar trebui să fie evaluate în permanență.

Pătrunderea pe piață a carburanților alternativi necesită crearea unei infrastructuri adecvate. Acest lucru, precum și dezvoltarea ulterioară a unei piețe pentru vehiculele relevante ar servi, de asemenea, la promovarea creșterii economice și la crearea de locuri de muncă. Utilizarea de infrastructuri adaptate combustibililor alternativi ar trebui să fie în pas cu dezvoltarea tehnologică și cu rata de intrare pe piață a vehiculelor alimentate cu combustibili alternativi, ținând cont de rentabilitatea lor. Sunt posibile diferite forme de sprijin public pentru infrastructură: proiecte pilot, standardizare, sprijin pentru investiții și legislație. Politica publică poate sprijini introducerea pe piață, dar, după aceea, piețele trebuie să decidă cu privire la cele mai bune soluții în cadrul de acțiune stabilit, ținând seama de orice impact economic și social.

În prezent, Comisia pregătește pachetul „Energie nepoluantă pentru transport” care ar trebui să furnizeze un cadru care să ghideze investițiile și dezvoltarea tehnologică în acest domeniu. Acesta urmărește să faciliteze dezvoltarea unei piețe interne pentru vehiculele și navele alimentate cu carburanți alternativi, inclusiv infrastructura necesară, prin eliminarea barierelor tehnice și de reglementare în întreaga UE.

În ceea ce privește vehiculele electrice, în 2010, Comisia a acordat un mandat organismelor europene de standardizare (ESO) de a adopta noi standarde în scopul asigurării interoperabilității și conectivității dintre punctul de alimentare cu energie electrică și încărcătorul vehiculelor electrice. Procesul de standardizare nu a avut încă un rezultat satisfăcător privind infrastructura. Raportul CARS 21 a solicitat adoptarea unui standard unic pe întreg teritoriul UE. Comisia va investiga conexiunea între vehicul și rețea și va

²² Integrarea emisiilor generate de-a lungul ciclului de viață al carburanților, inclusiv extracția, producția și utilizarea reală

supravegherea apariția unor noi modele de întreprinderi care promovează sinergiile între stocarea de electricitate furnizată de vehiculele electrice și flexibilitatea solicitată de sistemul electric, inclusiv standarde și protocoale comune pentru conexiunea între vehiculele electrice și rețele, precum și interoperabilitatea dispozitivelor de comunicare și de plată.

Furnizarea de informații clare pentru consumatori privind carburanții și compatibilitatea acestora cu vehiculele, cum ar fi etichetarea, necesită mai multă atenție. Comisia va monitoriza îndeaproape această problemă și un studiu este în curs de desfășurare privind funcționarea pieței pentru carburanții pentru vehicule din perspectiva consumatorului²³.

Comisia:

- va propune în lunile următoare o **strategie privind combustibilii alternativi**, ca parte a pachetului „Energie curată pentru transport”, care va justifica necesitatea de a dispune de o gamă de combustibili alternativi pentru realizarea obiectivelor UE în domeniul schimbărilor climatice și al protecției mediului și pentru garantarea securității aprovizionării cu energie a UE.
- va adopta, ca parte a pachetului „Energie curată pentru transport”, o **propunere legislativă privind infrastructurile adaptate combustibililor alternativi**, care va aborda utilizarea unei infrastructuri minimale de realimentare sau reîncărcare și elaborarea de norme comune pentru anumiți combustibili, inclusiv pentru vehiculele electrice.
- va propune, până cel mai târziu în 2013, o măsură legislativă pentru a garanta implementarea în întreaga UE a unor măsuri practice și satisfăcătoare în ceea ce privește **partea de infrastructură a interfeței de reîncărcare pentru vehiculele electrice**, în cazul în care nu se ajunge la un acord privind o abordare voluntară între părțile interesate implicate prin intermediul procesului de standardizare. va lua în considerare sinergiile între rețeaua electrică și vehiculele electrice.
- va promova dialogul cu părțile interesate relevante privind un **sistem de etichetare a combustibililor** în conformitate cu standardele europene relevante pentru a garanta deținerea de către consumatori a unor informații ușor de înțeles cu privire la compatibilitatea vehiculului lor cu combustibilii diferiți oferiți de stațiile de alimentare.
- va **monitoriza** implementarea planurilor naționale de acțiune în domeniul energiei regenerabile, în special în ceea ce privește **rata de amestecare efectivă a biocarburanților** utilizate în diferite state membre și **compatibilitatea** combustibililor cu tehnologiile vehiculului.

4.2. Îmbunătățirea condițiilor de piață

Menținerea unei baze de producție a autovehiculelor în UE poate fi asigurată doar în cazul în care sunt prevăzute condiții de activitate favorabile. Pentru mai multe dintre aceste condiții,

²³ Studiul va avea drept scop determinarea măsurii în care consumatorii pot să ia decizii de cumpărare în cunoștință de cauză, inclusiv aspecte legate de înțelegerea și transparența informațiilor, de exemplu o mai bună înțelegere a informațiilor de pe etichete, înțelegerea diferențelor dintre combustibili și înțelegerea utilizării adecvate a combustibililor pentru autoturisme. Rezultatele vor fi publicate până la sfârșitul anului 2013.

cum ar fi dreptul muncii, acest lucru se bazează în mare măsură pe politicile naționale. Cu toate acestea, politica UE are, de asemenea, o influență clară asupra condițiilor-cadru, în special prin politica de reglementare. Rămâne o prioritate pentru Comisie îmbunătățirea condițiilor de activitate pentru industrie în Europa prin furnizarea unui cadru de încredere, previzibil și favorabil și punerea în aplicare a principiilor reglementării inteligente, cum ar fi rentabilitatea, termenele de execuție, obiectivele pe termen lung și consultarea părților interesate.

O piață internă mai puternică

O piață internă care funcționează în mod satisfăcător, garantând condiții de concurență cu adevărat echitabile, constituie una din condițiile esențiale pentru o industrie a autovehiculelor puternică și prosperă pe termen lung. Acest lucru este cu atât mai adevărat în contextul economic dificil actual, în care producătorii se află sub presiune în ceea ce privește adaptarea capacităților.

Industria europeană a autovehiculelor reprezintă o multitudine de societăți mici și mari, active în diferite părți ale lanțului de distribuție, de furnizare și al serviciilor. Această diversitate enormă este considerată un punct forte și un avantaj pentru viitor, având în vedere că întreprinderile mici pot aduce inovări strategice în viitor, devenind actori majori. Prin urmare, este important să se promoveze relații constructive, transparente și respectoase între diferiți actori din sectorul autovehiculelor, inclusiv din sectorul serviciilor de reparații, întreținere și servicii pentru clienți.

Modificările cadrului legislativ în domeniul concurenței pentru distribuția de autovehicule în Europa (în urma expirării Regulamentul 1400/2002 de exceptare pe categorii a autovehiculelor) pot avea un impact asupra organizării relațiilor verticale între producătorii de vehicule și distribuitori. Pentru a gestiona această etapă de tranziție în mod echilibrat, o inițiativă de autoreglementare este încurajată de către Comisie. În plus, Comisia va continua să asigure respectarea normelor UE privind concurența pe piețe pentru distribuția de autovehicule, precum și pentru furnizarea de servicii de reparație și întreținere, precum și distribuția de piese de schimb.

Un alt obiectiv important al regulamentului privind vehiculele este de a consolida piața internă a UE pentru autovehicule. Trebuie admis faptul că astăzi, în timp ce cerințele de reglementare sunt identice pe întreg teritoriul UE, condițiile de piață sunt foarte diverse în diferite state membre. Măsurile de influențare a cererii, cum ar fi stimulentele financiare, instituite pentru a promova vehicule nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic nu urmează toate aceeași abordare. Această fragmentare poate fi de așteptat să reducă potențialul de dezvoltare și de introducere pe piață a unor astfel de vehicule. Prin urmare, o mai bună coordonare a acestor măsuri este considerată ca fiind necesară.

Pentru consumatori, piața autoturismelor la mâna a doua este, de asemenea, importantă. Un studiu al pieței de consum va fi efectuat privind funcționarea pieței autoturismelor la mâna a doua.

Comisia:

- va institui până în 2013 un dialog între **părțile interesate, încurajându-le să promoveze principii comune privind acordurile verticale** privind distribuția de autovehicule noi. Părțile interesate sunt invitate să participe în mod constructiv la acest dialog, vizând un rezultat echilibrat.

- va prezenta în 2012 **orientările privind stimulentele financiare** pentru vehicule nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic puse în aplicare de către statele membre pentru a promova o mai bună coordonare, pentru a maximiza eficiența lor ecologică și pentru a limita fragmentarea pieței²⁴. Astfel de stimulente ar trebui să evite axarea pe o tehnologie specifică și să se bazeze, în schimb, pe obiective și date privind performanța disponibile în mod curent, cum ar fi emisiile de CO₂ ale vehiculelor. Statele membre vor fi invitate să țină cont de aceste orientări în mod corespunzător atunci când își elaborează programele de stimulare.

Reglementarea inteligentă

O piață internă funcțională și dinamică necesită, de asemenea, reglementări corespunzătoare, care să evite sarcinile inutile pentru părțile interesate și oferă un climat favorabil investițiilor. Produsele din domeniul autovehiculelor sunt, în principal, reglementate prin intermediul cadrului legislativ al UE pentru omologarea de tip. Deși acest sistem pare să funcționeze în mod satisfăcător în general, evaluarea continuă este în continuare necesară pentru identificarea modalităților de îmbunătățire. În special, este necesară o revizuire a procedurilor de supraveghere a produselor din sectorul autovehiculelor introduse pe piața UE, în scopul de a se asigura că vehiculele sunt sigure, iar cetățenii pot avea încredere deplină în cadrul de reglementare instituit. Aceasta va contribui la crearea de condiții de concurență echitabile între toți actorii și la creșterea încrederii consumatorilor în eficacitatea reglementării produselor, limitând, în același timp, sarcina administrativă.

Principiile reglementării inteligente au fost prezentate în cadrul primei intervenții a grupului CARS 21 și au fost reafirmate în cadrul procesului de relansare a grupului. Raportul final CARS 21 a subliniat, printre altele, importanța luării în considerare a presiunii concurențiale actuale asupra costurilor, a efectului cumulativ al legislației și a situației IMM-urilor. **Ar trebui asigurată o abordare globală și coerentă a principiilor reglementării inteligente**, care să integreze o evaluare aprofundată a impactului asupra industriei, societății și asupra altor părți interesate, în special a costurilor și beneficiilor asociate, ținând cont, de asemenea, de faptul că posibilitatea pentru consumatori de a cumpăra și deține un automobil este o cerință fundamentală pentru a menține o piață puternică. Pe această bază, evaluările impactului propunerilor de politici relevante pentru industria autovehiculelor, cum ar fi cele menționate în alte părți din prezenta comunicare, ar trebui să includă în mod sistematic un test de competitivitate, în scopul de a stabili impactul noilor măsuri asupra industriei autovehiculelor. Aplicarea acestor principii va garanta că propunerile Comisiei vor fi **bine orientate și eficiente din punct de vedere al costurilor**.

Comisia:

- va efectua o evaluare aprofundată și cuprinzătoare (verificare a adecvării) a cadrului omologării de tip a vehiculului. Va adopta în 2013 o propunere de consolidare a **cadrului de omologare de tip pentru a include dispoziții pentru supravegherea pieței** în domeniile în care a fost identificată o nevoie, în vederea garantării siguranței și conformității vehiculelor și a componentelor acestora cu cerințele juridice relevante și că acest cadru îndeplinește în mod eficient obiectivele de politică relevante.

²⁴ Măsurile care constituie ajutoare de stat vor continua să fie evaluate în cadrul normelor relevante privind ajutoarele de stat.

- **va desfășura**, în cadrul sistemului său de evaluare a impactului, **un examen riguros al impactului asupra competitivității al principalelor inițiative relevante prevăzute, inclusiv cele care au un impact important asupra industriei autovehiculelor**. Testul de competitivitate va lua în considerare situația economică și ce impact ar putea avea o nouă inițiativă asupra poziției concurențiale a industriei, în special pe piețele mondiale. Viitoarele acorduri de liber schimb, inițiativele privind siguranța și emisiile, precum și alte inițiative care au un impact semnificativ asupra vehiculelor vor face obiectul unui astfel de test de competitivitate, în conformitate cu ghidul operațional pentru evaluarea efectelor asupra competitivității sectoriale în cadrul sistemului de evaluare a impactului al Comisiei²⁵, care ține cont, de asemenea, de consecințele mai generale, societale și economice. Aceste principii au fost reiterate recent în comunicarea actualizată privind politica industrială.
- va analiza posibilitatea și valoarea adăugată a **efectuării unei analize economice proporționale pentru unele acte de punere în aplicare, pe baza legislației existente privind vehiculele**, cum ar fi propunerile privind revizuirea cerințelor privind emisiile prin evaporare pentru norma Euro 6 și măsurile împotriva modificărilor neautorizate pentru vehiculele din categoria L (vehicule motorizate pe 2 și 3 roți și cvadricicluri). Cu toate acestea, dacă se așteaptă ca aceste acte să aibă un impact semnificativ, ele vor fi însoțite de evaluări ale impactului în conformitate cu orientările Comisiei privind evaluările impactului.

4.3. Îmbunătățirea competitivității pe piețele mondiale

Industria autovehiculelor este în mod clar o industrie mondială. Comerțul cu produse din industria autovehiculelor crește în mod constant, iar piețe terțe devin din ce în ce mai importante pentru UE. Industria europeană a autovehiculelor are o poziție foarte puternică în comerțul internațional și beneficiază, în mod evident, de oportunitățile de piață de pe piețele mature și de pe piețele emergente, fapt ce compensează parțial situația dificilă de pe piața europeană. Cu toate acestea, situația actuală nu trebuie să fie subestimată. Concurența internațională se intensifică rapid pe măsură ce noi actori intră pe piață și datorită evoluției constante a tehnologiei. În același timp, garantarea unei piețe mondiale deschise rămâne o provocare – în special din cauza barierelor netarifare noi și a celor actuale. În timp ce industria se străduiește să își mențină avantajul concurențial, rolul politicilor publice este de a asigura condiții de egalitate în ceea ce privește accesul pe piață. Ținând cont de acest obiectiv, raportul CARS 21 promovează acțiunea prin intermediul politicii comerciale în sensul cel mai larg, inclusiv accesul pe piață și armonizarea legislativă.

Politica comercială

Este necesară o coordonare strânsă a politicilor comerciale și industriale.

Privind diferitele instrumente comerciale, acordurile de liber schimb (FTA) sunt considerate un mijloc important de îmbunătățire a accesului pe piață în țări terțe. Acceptarea reglementărilor internaționale în cadrul Acordului CEE-ONU din 1958²⁶ este cea mai bună modalitate de a elimina barierele netarifare în calea comerțului. Există, de asemenea, necesitatea de a consolida cooperarea bilaterală privind reglementarea cu țări terțe, cum ar fi

²⁵ Documentul de lucru al serviciilor Comisiei SEC (2012) 91 final, 27.1.2012

²⁶ Acordul din 1958 al Comisiei Economice a Națiunilor Unite pentru Europa (CEE-ONU) privind armonizarea tehnică internațională în sectorul autovehiculelor

cele care nu sunt părți contractante ale respectivului acord, în vederea eliminării barierelor netarifare în sectorul autovehiculelor.

Comisia:

- va lua în considerare pe deplin, în cadrul activităților sale de politică comercială, de importanța menținerii unei baze puternice și competitive de producție de autovehicule în Europa, utilizând instrumente atât multilaterale, cât și bilaterale. Ambele ar trebui să fie utilizate pentru a face față aspectelor-cheie legate de **eliminarea barierelor tarifare și netarifare. ALS ar trebui să vizeze eliminarea progresivă completă a tarifelor** și eliminarea barierelor netarifare. Impactul general al fiecărei negocieri comerciale va fi evaluat într-un mod aprofundat și cuprinzător .
- va evalua impactul acordurilor comerciale, precum și impactul lor cumulativ asupra competitivității industriei prin lansarea unui studiu privind ALS-uri deja încheiate și unele care urmează să fie încheiate în viitorul apropiat. Studiul va fi lansat în curând de către Comisie și va fi încheiat până la finalul anului 2013. Rezultatele urmează a fi discutate cu părțile interesate relevante.
- va completa cooperarea multilaterală în materie de reglementare în temeiul cadrului CEE-ONU cu **cooperarea bilaterală în materie de reglementare**, în special cu noi actori-cheie, dar și, de exemplu, cu Statele Unite - în cadrul Consiliului economic transatlantic - și cu Japonia.

Armonizarea internațională

Armonizarea internațională a reglementărilor în domeniul vehiculelor constituie de mulți ani o prioritate pentru Comisie. Adoptarea de comun acord a unor regulamente cu alte piețe majore în întreaga lume oferă avantajul de a diminua costurile de conformitate, generează economii de scară și reduce barierele tehnice în calea comerțului. Obiectivul general trebuie să fie de a stabili principiul „verificat o dată, acceptat peste tot”, asigurând, în același timp, promovarea și întreținerea celor mai înalte standarde de siguranță și protecție a mediului. Raportul final al grupului CARS 21 concluzionează că instrumentul cel mai eficace pentru armonizarea reglementară internațională este Acordul CEE-ONU din 1958, cu condiția ca aceasta să fie modernizat pentru a satisface nevoile economiilor emergente și în măsura în care permite recunoașterea reciprocă și internațională a omologărilor de tip pentru vehicule întregi (denumită în continuare „IWVTA”), începând cu categoria autoturismelor. Comisia este hotărâtă să realizeze mai multe acțiuni în anii următori.

Comisia:

- va promova și va sprijini în mod activ aprofundarea armonizării internaționale a reglementărilor în domeniul autovehiculelor în conformitate cu modalitățile stabilite mai jos. **Reforma Acordului CEE-ONU din 1958** este un element fundamental al acestei strategii și va avea ca obiectiv să facă adoptarea și punerea în aplicare a reglementărilor internaționale **mai atrăgătoare pentru piețele țărilor terțe**. Statele membre și părțile interesate sunt invitate să sprijine acest efort. În martie 2013, Comisia va conduce elaborarea unei prime propuneri pentru Acordul revizuit din 1958.

- va contribui la **elaborarea unei prime propuneri pentru un nou regulament²⁷ privind IWVTA**, până în noiembrie 2013. Regulamentul IWVTA va reduce în mod considerabil sarcina administrativă legată de introducerea aceluiași model de vehicul în țări care sunt părți contractante la Acordul din 1958.

În paralel cu activitatea privind Acordul din 1958, Comisia va acționa, de asemenea, pentru a obține rezultate concrete în cadrul Acordului din 1998²⁸. În contextul elanului politic recent suscitată de grupul de lucru la nivel înalt UE-SUA privind locurile de muncă și creșterea economică și declarația de la Los Cabos²⁹ care atestă beneficiile potențiale ale unui acord de liber schimb cuprinzător între UE și SUA, există mai mult potențial pentru o mai mare implicare a SUA și pentru activități mai de succes în cadrul Acordului CEE-ONU din 1998. Cele mai promițătoare domenii de acțiune sunt, în special, tehnologiile inovatoare, în special, hidrogenul și sistemele de propulsie electrică. Comisia, împreună cu agențiile americane și-au asumat poziția de lider în 2011 în cadrul Consiliului economic transatlantic în ceea ce privește lansarea activităților privind vehiculele electrice. Prin urmare, au fost înființate două grupuri de lucru informale, primul privind cerințele de reglementare pentru siguranță și al doilea privind performanțele de mediu ale vehiculelor electrice. Grupurile au atras rapid interesul multor altor părți contractante și au devenit un for multilateral în temeiul Acordului din 1998. Rezultate concrete ar trebui să fie disponibile în următorii câțiva ani.

Comisia:

- **va conduce lucrările cele două grupuri de lucru informale privind (1) siguranța și (2) privind performanța de mediu a vehiculelor electrice** pentru a conveni asupra unui regulament tehnic general (RTG) privind siguranța vehiculelor electrice în 2014 și o abordare comună în ceea ce privește politica privind performanțele de mediu ale vehiculelor electrice. Ambele grupuri de lucru informale au fost lansate la inițiativa atât a UE, cât și a SUA, dar au atras deja o amplă participare, inclusiv Japonia, China și Canada. Acordul privind un RTG privind siguranța vehiculelor electrice va fi de o importanță majoră, astfel încât să asigure economii de scară pentru producători și să dea încredere consumatorilor în ceea ce privește nivelul corespunzător de siguranță a vehiculelor electrice.
- va promova, pe baza informațiilor de la părțile interesate, o cooperare internațională mai strânsă între organismele de standardizare pentru realizarea unor standarde comune și compatibile cu privire la siguranța, infrastructura și interoperabilitatea vehiculelor electrice.

4.4. Anticiparea adaptării și gestionarea restructurării

Parametrii economici și sociali evoluează în timp, modificând poziția concurențială a locațiilor de producție. Societățile, lucrătorii și economiile care se adaptează cel mai rapid la noua situație sunt cele care vor obține un avantaj pe piața mondială. Punctele forte ale economiei europene se bazează pe cunoaștere și excelență. Aceasta înseamnă că Europa trebuie să investească în capitalul său uman și să își adapteze capacitățile de producție la noile

²⁷ În conformitate cu principiile stabilite ale Acordului din 1958, părțile contractante care aplică cea mai strictă versiune a Regulamentului IWVTA nu vor trebui să accepte omologările de tip acordate în conformitate cu o versiune mai puțin strictă.

²⁸ Reglementări tehnice mondiale sunt elaborate în cadrul Acordului din 1998.

²⁹ MEMO/12/462, 19.6.2012.

realități, inclusiv noile tehnologii și piețele aflate în plină evoluție. Intervenția publică ar trebui să vizeze sprijinirea lucrătorilor și a societăților pentru a se adapta, menținerea pieței interne și condiții de concurență echitabile și să garanteze că impactul social negativ al oricărei restructurării va fi menținut la minimum.

Capital uman și competențe

Investițiile în capitalul uman prin dezvoltarea competențelor și formare sunt absolut esențiale pentru a păstra o bază de producție în Europa. Disponibilitatea unei forțe de muncă calificate este un factor-cheie pentru creșterea și competitivitatea industriei autovehiculelor și va fi indispensabilă pentru consolidarea rolului de lider în tehnologiile inovatoare. Pe de altă parte, industria se confruntă deja cu un deficit de forță de muncă calificată și cu necesitatea de a identifica corect competențele necesare în viitor. Calificări adecvate pentru lucrători, precum formarea profesională și învățarea pe tot parcursul vieții trebuie să fie asigurate.

Penuria de competențe reprezintă o chestiune esențială. Sunt necesare măsuri rapide cu obiective pe termen lung la nivel național pentru a moderniza în mod fundamental sistemele de educație și de formare profesională în vederea îmbunătățirii furnizării de competențe prin, printre altele, programe noi, deschiderea sistemelor de educație și formare profesională prin TIC și noi forme de parteneriat cu angajatorii. La nivel european, această problemă nu se referă doar la sectorul autovehiculelor, ci și la alte sectoare. Comisia va prezenta în timp util o serie de priorități strategice pentru abordarea acestor probleme în comunicarea sa „Regândirea sistemului de educație: Investiții în competențe pentru rezultate socio-economice mai bune”. Având în vedere că este o chestiune orizontală, ea este abordată în cadrul politicii europene de ocupare a forței de muncă, în special prin recentul pachet privind ocuparea forței de muncă³⁰. În plus, următoarele inițiative sectoriale vor fi de o importanță majoră. Având în vedere evoluția nevoilor de competențe constată pe piața muncii din UE, o soluție complementară ar putea consta în atragerea competențelor necesare din țări terțe.

Comisia:

- ca urmare recentelor evaluări încheiate ale fezabilității și valorii adăugate, va sprijini în 2013 crearea unui **Consiliul european al competențelor în domeniul autovehiculelor**³¹, care va reuni organizații de cercetare existente la nivel național care fac cercetări în domeniul dezvoltării competențelor și a ocupării forței de muncă în sectorul autovehiculelor. Consiliul privind competențele va implica, de asemenea, reprezentanții lucrătorilor și ai angajatorilor la nivel european și național și organizațiile care prestează educație și formare. Consiliul privind competențele va încuraja învățarea *inter pares* bazată pe schimbul de informații și de bune practici și va furniza o platformă pentru dialog. Acesta va începe prin analizarea **tendințelor în ceea ce privește ocuparea forței de muncă și competențele din domeniul autovehiculelor**, care vor sta la baza unor recomandări care să vizeze factorii de decizie politică, furnizorii de educație și formare profesională și alte părți interesate.
- va încuraja **utilizarea Fondului social european (FSE) pentru reconversia profesională și recalificarea lucrătorilor**. Fără a aduce atingere deciziilor care vor

³⁰ COM (2012) 173 final, 18.4.2012.

³¹ Proiect organizat de către partenerii sociali și susținut de Comisia Europeană/DG Ocuparea Forței de Muncă, Afaceri Sociale și Egalitate de Șanse

fi adoptate în cadrul financiar multianual privind FSE, statele membre vor fi încurajate să utilizeze mai mult proiectele sistemice care abordează nevoile în materie de competențe, concordanța competențelor și anticiparea schimbărilor și să propună posibilități de învățare de-a lungul vieții.

Măsuri de abordare a ajustării industriale

În timp ce, pe de o parte, industria autovehiculelor se confruntă cu problema disponibilității unei forțe de muncă calificate, pe de altă parte, este necesar să se abordeze consecințele sociale ale restructurării, atunci când pierderile de locuri de muncă sunt inevitabile. Unele decizii de restructurare au fost deja luate, reflectând vânzările în scădere pe piața europeană și pot fi necesare mai multe ajustări. Este de cea mai mare importanță evitarea unei situații în care închiderea unor uzine sau reducerile de personal are efecte asupra întregii economii regionale, din cauza unei serii de concedieri. Societățile trebuie să respecte directivele UE privind concedierile colective și informarea și consultarea lucrătorilor, precum și bunele practici cu privire la anticiparea schimbării³². În acest sens, dialogul social eficient la toate nivelurile (societate, local, național și UE) este un element cheie în anticiparea și buna gestionare a procesului de restructurare. Procesul de restructurare este în principal responsabilitatea industriei, însă există un rol complementar pentru Comisie, statele membre și autoritățile locale.

Comisia a adoptat la începutul lui 2012 o Carte Verde privind restructurarea în scopul identificării practicilor și politicilor de succes în domeniul restructurării și adaptării la schimbare³³.

Comisia a propus, de asemenea, să continue Fondul european de adaptare la globalizare (FEG) pe perioada 2014- 2020, să-i îmbunătățească funcționarea și să-i extindă domeniul de aplicare, în special la noi categorii de lucrători (de exemplu, lucrătorii temporari). Până acum, FEG a oferit sprijin în 16 cazuri în sectorul autovehiculelor și aproape 21 000 de lucrători din acest sector au beneficiat de asistență FEG în valoare de 113 milioane EUR.

Comisia:

- va continua să **monitorizeze/revizuiască activitățile de restructurare în ceea ce privește conformitatea strictă a acestora cu legislația UE**, în special în ceea ce privește ajutoarele de stat și normele pieței interne.
- **va identifica bunele practici și va promova o abordare anticipativă a restructurării** în consultare cu reprezentanții regiunilor cu o activitate intensă în sectorul autovehiculelor, autoritățile de ocupare a forței de muncă și părțile interesate din sector, inclusiv partenerii sociali.
- va relansa **grupul operativ inter-servicii pentru a studia și a monitoriza principalele cazuri de închidere a fabricilor din sectorul autovehiculelor sau de reducere semnificativă**. Grupul operativ a fost activ și foarte eficient în trecut în cazuri care implicau industria autovehiculelor³⁴. Grupul operativ ar raționaliza

³² Aceste bune practici includ, în special, textul din 2003 intitulat „Orientări de referință pentru gestionarea schimbărilor și a consecințelor sociale ale acestora” care, totuși, nu a fost adoptat în mod formal de ETUC.

³³ COM(2012) 7 final

³⁴ De exemplu, cazurile privind VW Forest și MG Rover în West Midlands;

utilizarea fondurilor relevante ale UE (prin furnizarea de asistență tehnică, reducerea timpului de așteptare, consilierea privind utilizarea cea mai eficace a resurselor, monitorizare și raportare).

- pentru cazurile de închidere a fabricilor și de reducere semnificativă de personal, **va invita statele membre să utilizeze Fondul european de ajustare la globalizare (FEG)**.
- va încuraja statele membre să facă uz de **sistemele de flexibilitate a muncii și de cofinanțarea acestora prin FSE** în sprijinul furnizorilor care ar putea avea nevoie de o perioadă de timp suplimentară pentru a găsi noi clienți în urma închiderii/reducerii de personal care afectează o fabrică de automobile.

5. MONITORIZARE ȘI GUVERNANȚĂ

Discuțiile constructive din cadrul Grupului la nivel înalt CARS 21 au subliniat utilitatea și necesitatea de a continua dialogul între principalele părți interesate (atât din sectorul public, cât și din cel privat, precum și din societatea civilă) în acest sector industrial strategic. În plus, Comunicarea actualizată privind politica industrială a solicitat constituirea unui grup operativ pentru vehicule ecologice.

Comisia propune lansarea procesului CARS 2020 pentru a monitoriza și evalua în mod regulat punerea în aplicare a recomandărilor CARS 21 și a planului de acțiune. Acest proces ar necesita o reuniune anuală informală la nivel înalt, pregătită de un „grup Sherpa”. Pentru a garanta coerența și continuitatea, componența acestui grup ar rămâne similară cu cea a grupului CARS 21 fără a aduce atingere unor posibile adaptări.

De asemenea, reuniuni specifice la nivel de experți ar putea fi instituite pe o bază *ad hoc* în vederea consolidării bazei de cunoștințe a Comisiei și a extinderii consultării părților interesate.

Comisia:

- va institui, în 2013, **un proces la nivel înalt denumit CARS 2020** pentru a monitoriza punerea în aplicare a recomandărilor grupului CARS 21, precum și a măsurilor stabilite în acest plan de acțiune.
- va organiza **reuniuni ad hoc de experți privind aspecte economice și în materie de competitivitate** pentru sectorul autovehiculelor.

Va rămâne la latitudinea noului colegiu să stabilească dacă acest proces ar trebui să fie menținut în formatul propus sau dacă ar putea fi necesare ajustări sau adaptări.