

COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

COM(92) 166 final

Bruxelas, 3 de Junho de 1992

A indústria europeia dos veículos a motor:
situação, problemas em questão e propostas de acção

Comunicação da Comissão
ao Conselho, ao Parlamento Europeu
e ao Comité Económico e Social

A indústria europeia dos veículos a motor:
situação, problemas em questão e propostas de acção

	Página
A. Introdução	1
B. Desenvolvimento e importância económica do sector europeu dos veículos a motor e dos seus componentes	2
1: Tendências e previsões	2
2: Condições de base	3
C. Estrutura que permita um aumento da competitividade da indústria dos veículos a motor	6
1: O mercado único: um factor de competitividade	6
1.1 Mercado interno e harmonização das normas técnicas e ambientais	6
1.2 Aproximação da fiscalidade indirecta	8
1.3 Contributo da política de concorrência	9
2: Política de investigação e desenvolvimento	10
3: Formação e reconversão	13
4: A montagem de veículos a motor a montante e a jusante: dois factores da competitividade global	16
4.1 Fabricantes de equipamentos e fornecedores de materiais	16
4.2 Distribuição de veículos a motor	17
5: Melhoria do acesso da indústria comunitária aos mercados terceiros	18
6: Responsabilidade dos parceiros sociais	19
D. Conclusões	20

A. Introdução

O objectivo da presente comunicação consiste em aplicar à indústria comunitária dos veículos a motor o conceito de política industrial, como definido pela Comissão na sua Comunicação de Novembro de 1990 "Política industrial num ambiente aberto e concorrencial" e como se reflecte no novo artigo 130^o do Tratado acordado em Maastricht.

Essa comunicação dá continuidade à Comunicação de Janeiro de 1990 relativa ao "Mercado único comunitário dos veículos a motor" (SEC(89) 2118 fin.), que resumia as opiniões da Comissão sobre as condições necessárias para a realização do mercado único no sector dos veículos a motor.

Num ambiente concorrencial em mutação rápida e com o advento das mudanças fundamentais a nível da tecnologia de produtos e processos e da gestão e organização de pessoal, a indústria automóvel comunitária está a enfrentar graves problemas de adaptação.

É necessária uma perspectiva comunitária estruturada de apoio ao ajustamento da indústria automóvel e de componentes para automóveis. Essa perspectiva justifica-se por dois motivos, pelo menos: o nível elevado do comércio automóvel intracomunitário torna necessária uma coordenação comunitária, a fim de evitar distorções das medidas de política nacional; e a competência comunitária a nível da política de comércio externo pode exercer influência no conjunto da indústria automóvel da CE.

Consequentemente, a Comissão anunciou que aplicaria os instrumentos comunitários disponíveis para facilitar a adaptação das estruturas da indústria automóvel com o objectivo de apoiar a sua competitividade, preparando-a deste modo para uma maior concorrência nos anos vindouros. A simples dimensão do sector, a sua concentração regional, que implica que grandes regiões da CE dependam do seu desenvolvimento, e a sua função crucial no desenvolvimento tecnológico e industrial da Comunidade tornam esta tarefa ainda mais importante.

A presente comunicação adopta uma perspectiva bipartida, na medida em que tem em vista:

- contribuir para a análise das condições industriais e tecnológicas da indústria automóvel e de componentes para automóveis da Comunidade necessárias para o seu êxito e
- apontar o modo como a indústria dos veículos a motor pode beneficiar de toda uma série de medidas de acompanhamento horizontais, já existentes ou propostas, de apoio à indústria para que esta se torne mais competitiva.

Dado a Comunidade poder apenas intervir através de medidas complementares às próprias estratégias industriais, a Comissão apresentou uma lista de perguntas e opções à ACEA (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles). A ACEA respondeu com um documento de síntese relativo às "medidas políticas desejáveis de apoio ao processo de adaptação estrutural da indústria automóvel europeia". Uma série de reuniões bilaterais com fabricantes comunitários de veículos representativos do sector e com o CLEPA (Comité de Liaison de la Construction d'Équipement et de Pièces d'Automobiles), com investigadores no domínio do mercado automóvel e especialistas a nível da tecnologia de processos e produtos completaram a recolha de informações. A presente comunicação deve muito ao contributo recebido de todas estas partes e não menos ao trabalho desenvolvido a nível do Parlamento Europeu, que se reflecte no Relatório de 1991 sobre a indústria automóvel europeia (relatório Tongue).

A presente comunicação baseia-se igualmente nas conclusões do estudo sobre o futuro da indústria automóvel, efectuado pelo Massachusetts Institute of Technology e patrocinado pela Comissão, que constitui o primeiro estudo global sobre as técnicas de fabrico "otimizado (lean)" e gestão "otimizada (lean)" com o seu efeito revolucionário na indústria automóvel. A presente comunicação apoia-se igualmente nas conclusões do estudo sobre o sector de componentes para automóveis, realizado pelo PRS/Boston Consulting Group e financiado pela Comissão. Esse estudo, ao proporcionar uma visão global das interacções existentes, num sentido mais amplo, a nível da indústria dos veículos a motor, foi especialmente útil para avaliar melhor a importância do sector dos componentes em si e, numa acepção mais larga, como factor crucial da competitividade da indústria automóvel.

B. Desenvolvimento e importância económica do sector europeu dos veículos a motor e dos seus componentes

1: Tendências e previsões

Impulsionada por um forte crescimento da procura interna entre 1982 e 1989, a produção de veículos de passageiros e de veículos comerciais ligeiros na CE aumentou de 10,7 milhões para 14,3 milhões de unidades. No passado recente, não obstante o aumento da procura provocado pela reunificação alemã, a produção diminuiu. As estimativas apontam para 13,7 milhões de veículos produzidos na Comunidade em 1991. Com este valor e com o número de novas matrículas situando-se aproximadamente ao mesmo nível, a CE é simultaneamente o maior consumidor e o maior produtor mundial de veículos a motor, contribuindo com uma percentagem de cerca de 40% para a produção e consumo mundiais de veículos. As suas exportações líquidas de veículos, em termos de valor, são tradicionalmente de importância considerável para a sua balança comercial, embora tenham decrescido ligeiramente nos últimos anos.

A tendência geralmente positiva da produção nos últimos dez anos compensou parcialmente os efeitos no mercado laboral de um aumento substancial da produtividade. Porém, calcula-se que, na década de 80, se tenham perdido mais de 400 000 postos de trabalho no sector do fabrico de veículos. O nível de produção automóvel da CE em 1991 foi alcançado com uma mão-de-obra de cerca de 1,2 milhão de pessoas directamente empregadas no sector do fabrico de veículos.

Com base na análise do Boston Consulting Group, calcula-se que os postos de trabalho no sector dos componentes se elevem a 950 000, com uma ausência quase total de alterações no passado recente. Se analisarmos igualmente o emprego a nível da extracção de materiais e do fabrico e transformação de materiais para entrega directa aos fabricantes de veículos, é possível considerar que o emprego directo total na cadeia de fabrico de veículos da CE excede largamente os 2,5 milhões. Calcula-se que cerca de 10% de todos os postos de trabalho comunitários dependam directa ou indirectamente do sector dos veículos a motor.

Atendendo à dimensão das instalações de produção de veículos e ao facto de os fornecedores se agruparem frequentemente num local, a importância regional do local de fabrico dos veículos não pode ser subestimada.

Espera-se, em geral, que o crescimento do mercado de veículos de passageiros da CE, que correspondia a mais de 30% entre 1980 e 1990, prossiga nos próximos anos, embora a uma taxa reduzida. No ano 2000, a Comunidade continuará a formar, de longe, o mais importante mercado integrado de veículos do mundo. Tal facto poderá constituir a base de uma nova expansão da produção de veículos de passageiros na CE, embora se esteja já a tornar evidente uma tendência para transferir parte da actividade para os mercados nascentes, e.g. da Europa Oriental, e para abastecer estes mercados, pelo menos, a partir de uma base local.

Não obstante esta tendência para uma maior internacionalização das actividades de produção da indústria automóvel comunitária, a produção na CE deverá aumentar cerca de 16% entre 1991 e 2000, com uma produção de 13,7 milhões de unidades em 1991 e de cerca de 16 milhões de unidades no ano 2000 (incluindo a produção das "implantações" japonesas).

2: Condições de base

Como se verifica com todas as previsões económicas, os prognósticos de produção, como o relativamente favorável acima referido, apenas se revelam verdadeiros se forem preenchidas determinadas condições, a mais importante das quais é um reforço da competitividade do sector e um esforço contínuo de desenvolvimento, quer no seu próprio mercado interno quer no mercado externo.

Nos mercados terceiros (excluindo o Japão e a Comunidade), a concorrência japonesa acentuou a sua penetração em detrimento - também - dos produtores europeus, quer ao nível das exportações quer na América do Norte graças à montagem local dos veículos.

Porém, a degradação da parte do mercado mundial detida pela indústria automóvel europeia ocorreu, essencialmente, entre 1980 e 1987, numa situação delicada a nível interno.

A liberalização dos países da Europa do Leste e a transformação das economias respectivas em economias de mercado proporcionarão oportunidades à indústria europeia dos veículos a motor.

Tais oportunidades surgem essencialmente a nível de mercados para a produção europeia, mercados esses que revelam um atraso considerável em termos de grau de motorização, qualidade da oferta indígena e estrutura do parque. Essas oportunidades proporcionam-se igualmente a nível da produção, no âmbito da qual a cooperação com a indústria nacional encerra uma promessa de efeitos benéficos para todas as partes.

Para que possa aproveitar ao máximo estas oportunidades, a indústria precisa de se tornar o mais competitiva possível, o que pressupõe uma elevada produtividade, uma rápida adaptação à evolução e às tendências do mercado, uma força laboral bem formada e motivada, elevados níveis de investimento interno e uma forte concorrência a nível do sector.

A concorrência externa deveria constituir mais um estímulo para a competitividade da Europa.

Por este mesmo motivo, a Comunidade Europeia decidiu liberalizar integralmente o respectivo mercado automóvel até ao final do século.

A Comissão considera que a sua acção será bem sucedida se a indústria europeia conseguir tirar plenamente proveito das suas forças, designadamente a vantagem tecnológica em diversos domínios e uma vasta oferta adaptada às necessidades dos consumidores europeus e estrangeiros.

O êxito desta acção implica uma mobilização efectiva de todas as partes interessadas - construtores, fornecedores, parceiros sociais, Comunidade e Governos nacionais -, de modo a reduzir, e mesmo eliminar, as desvantagens da indústria europeia, nos seus esforços para readquirir uma posição de força nos mercados mundiais.

A desvantagem mais conhecida é a produtividade. Os estudos efectuados a este respeito incidem na actividade de montagem, reflectindo apenas, por conseguinte, uma fracção dos custos unitários de produção, elemento essencial da competitividade.

Os últimos valores do M.I.T. indicam que, em 1989, e não obstante um esforço considerável de recuperação na década de 80, eram necessárias, em média, 35,3 horas aos construtores não especializados europeus para a montagem de um veículo, e 16,8 horas, ou seja, menos de metade, aos japoneses.

Trata-se de uma verificação global que abrange desempenhos diversos em função dos locais. A produtividade de 13 instalações europeias de montagem analisadas pelo MIT oscila entre 22,8 e 55,7 horas por veículo.

À necessidade de reduzir a diferença de produtividade dos técnicos europeus de montagem de veículos acresce a de incrementar a produtividade e a qualidade dos produtos fornecidos pelos fabricantes europeus de equipamentos. Reconhece-se, doravante, que o sector dos equipamentos, para além da sua importância específica na economia, desempenha uma função essencial na melhoria da competitividade de todo o sector automóvel. Atendendo à tendência de os técnicos de montagem recorrerem cada vez mais às capacidades tecnológicas e produtivas dos fabricantes de equipamentos (out-sourcing), essa função deverá tornar-se cada vez mais crucial.

Porém, a transformação necessária vai muito além de uma alteração dos métodos de produção, com vista à redução das horas necessárias para a montagem de um veículo.

Efectivamente, o sistema qualificado pelos investigadores do MIT de "produção optimizada (lean production)" implica uma transformação completa do método de desenvolvimento do veículo e da capacidade de adaptação da produção a uma procura cada vez mais fragmentada.

A indústria europeia está a reexaminar a sua abordagem face ao processo de procura-desenvolvimento-aprovisionamento-montagem-distribuição, de modo a responder melhor à alteração rápida e de longo alcance das condições técnicas, económicas, ambientais, sociais e políticas que se podem prever na década de 90.

Consequentemente, devido a processos de diferenciação social e a mudanças conexas das estruturas de consumo, tornar-se-á fundamental para a competitividade da indústria nos mercados dos países industrializados desenvolvidos uma produção flexível de produtos tecnologicamente sofisticados de qualidade elevada.

No contexto da mudança dos valores sociais e do aumento das preocupações ambientais, permanece necessária uma nova orientação em termos de produtos e processos de produção.

No sector laboral, o enriquecimento e a expansão profissionais, bem como o aumento da responsabilidade e da participação, são factores cada vez mais importantes nos compromissos de trabalho.

Para dar resposta a estes desafios, a indústria está a reorganizar o seu sector empresarial e a desenvolver rapidamente métodos de fabrico flexíveis. Para que isto se torne possível, deverão ser criadas novas formas de cooperação entre empresas e os recursos humanos deverão ser devidamente desenvolvidos. As relações laborais têm de evoluir de modo a facilitar a mudança, que exigirá uma maior flexibilidade de todas as partes.

Será concedido maior destaque à investigação e desenvolvimento de produtos e processos, por forma a proporcionar, numa perspectiva económica, veículos duradouros e a desenvolver a margem tecnológica em relação aos produtos concorrentes.

As principais forças do desenvolvimento futuro da competitividade são a reorganização interna das empresas de modo a torná-las mais produtivas e a permitir ciclos de produção mais curtos (os modelos japoneses são produzidos, em média, durante quatro anos apenas, em comparação com seis a dez anos para os modelos europeus) e a flexibilidade da produção para dar resposta a uma procura cada vez mais diferenciada por parte dos consumidores, em especial através de uma maior coordenação e integração entre fabricantes, fabricantes/fabricantes de carroçarias ou fabricantes de veículos e fabricantes de componentes para veículos.

As disparidades de produtividade na Comunidade demonstram a possibilidade técnica de melhorar sensivelmente o nível de produtividade na Europa. Porém, uma vez que a melhoria da estrutura financeira das nossas empresas é recente, a enorme diferença global implica, obviamente, um aumento do esforço financeiro da indústria europeia tendo em vista a sua modernização.

Para além do investimento em equipamentos, necessário para incrementar a produtividade da produção automóvel europeia, são necessários esforços consideráveis nos domínios da investigação e desenvolvimento, da formação e da reconversão:

- Já em finais da década de 80 se verificava uma recuperação sensível do esforço de investimento em equipamentos por parte da maioria dos produtores europeus, situando-se o coeficiente de investimento em capital, em relação ao volume de negócios, não longe dos 10%, em 1989, no que se refere a determinadas empresas. Em 1990, esta tendência prosseguiu, tendo-se mesmo acelerado.
- As despesas de investigação e desenvolvimento, que haviam estabilizado por volta de 3% do volume de negócios para os produtores não especializados e por volta de 6% para os produtores especializados no topo de gama, vão aumentar ainda sob a pressão de uma procura cada vez mais exigente e de limitações ambientais cada vez mais elevadas. Em 1990, os produtores europeus de veículos tiveram de suportar um custo de investigação e desenvolvimento de cerca de 6 mil milhões de ecus. Os fabricantes de equipamentos dispenderam 4 mil milhões de ecus.

- O aumento dos custos de formação, a prever no contexto da introdução de métodos de produção mais sofisticados, representa uma hipoteca suplementar para o balanço das empresas: uma estimativa da indústria aponta para que, no que se refere ao conjunto da indústria, incluindo o subsector dos componentes que deverá desenvolver um esforço significativo neste domínio, os custos anuais suplementares de um reforço da formação poderão exceder o montante de 700 milhões de ecus.

Note-se que os custos apenas abrangem a formação de todos os níveis (incluindo a gestão) da mão-de-obra que permanece na empresa. No passado, a indústria teve de assumir custos consideráveis de reestruturação da sua mão-de-obra e de reconversão externa.

Uma incidência exclusiva no aumento quantitativo da produtividade técnica no âmbito de determinadas empresas será insuficiente nesta situação, embora sejam igualmente necessários esforços substanciais nesta matéria.

O futuro da indústria europeia de veículos a motor deverá ser considerado em termos de mudança estrutural substancial, incluindo uma reorganização dos vínculos com as indústrias que se situam a montante e a jusante e a associação de empresas. Embora as entidades públicas não possam e não devam intervir activamente nestes processos, as suas políticas deverão ser adaptadas de forma a conciliar estas mudanças fundamentais, proporcionando igualmente um ambiente empresarial competitivo com aquele em que actua a concorrência.

C. Estrutura que permita um aumento da competitividade da indústria dos veículos a motor

A Comissão, na sua Comunicação de 16 de Novembro de 1990, sublinhou a importância estratégica da realização do mercado interno, que irá ser o principal determinante da adaptação estrutural.

A exemplo do que sucede noutros sectores críticos da economia, a realização do mercado interno em 1993 constitui a melhor política industrial possível para que a indústria dos veículos a motor esteja em condições de afrontar a concorrência internacional.

Neste sector específico, os determinantes são de carácter técnico, financeiro, comercial e social. É necessário um impulso em todas estas áreas para que o sector possa beneficiar da implementação de medidas gerais, já existentes ou propostas, de apoio à indústria para que esta se torne mais competitiva.

Um dos tipos de acção envolve principalmente a harmonização ou aproximação das legislações dos Estados-membros relativas às normas técnicas e à tributação.

Outro tipo de acção envolve, mais especificamente, a criação de um enquadramento competitivo em que as empresas possam optar pela reestruturação ou pela adopção de novas formas de cooperação, quer na fase de produção quer no que respeita às actividades a montante e a jusante. Acções destes tipos constituem uma maneira útil de se alcançar um maior grau de racionalização e de sanar estruturas comerciais inadequadas, desde que não conduzam a situações que comprometam a política de concorrência.

A criação deste enquadramento requer um equilíbrio entre os incentivos ligados ao investimento, o reagrupamento de empresas, a investigação e desenvolvimento e a criação de estruturas comerciais; todos eles devem observar os princípios e regras aplicáveis a essas áreas.

Um terceiro tipo de acção envolve a promoção dos recursos humanos, como estabelecido no Tratado da União Europeia, e, mais especificamente, no artigo 123^o do mesmo.

1: Mercado único: um factor de competitividade

A reestruturação da indústria automóvel, processo já em curso na previsão de 1993, e as economias de escala dela resultantes exercerão efeitos positivos de logo alcance na competitividade industrial da CE. A contribuição do processo de realização do mercado único para o aumento da competitividade do sector é, por conseguinte, evidente e substancial, sendo também largamente reconhecida.

1.1 Mercado interno e harmonização das normas técnicas e ambientais

A Comunicação de 19.1.90 abordava, em primeiro lugar, a questão da harmonização das normas técnicas, nomeadamente ambientais.

- a) A nível geral, a harmonização técnica constitui uma condição prévia para a realização prática do mercado interno, quer seja ao nível da "europeização" (que não impede a diferenciação) de uma produção ainda demasiado orientada para os mercados nacionais quer ao nível da circulação efectiva dos produtos sem dificuldades nas fronteiras.

Após a adopção pelo Conselho, em 31 de Março de 1992, das três últimas directivas necessárias para que se inicie a aplicação da aprovação de modelo CEE, foi concluída a harmonização dos requisitos técnicos aplicáveis aos automóveis de passageiros. A partir de 1 de Janeiro de 1993, os fabricantes apenas terão de observar um único conjunto de regras para que possam comercializar os respectivos produtos (automóveis ou respectivas partes) a nível comunitário.

- b) No âmbito desta recepção, a Comissão prossegue igualmente o objectivo de generalizar normas extremamente rigorosas, mas realistas, a favor do ambiente, o que favorece a integração das restrições ambientais, pela indústria, como elemento constitutivo da competitividade da produção de veículos a motor e da aceitabilidade social destes produtos.

Nesta perspectiva, a generalização de normas rigorosas, ainda que estas impliquem um esforço de gestão de tecnologias novas, possui efeitos benéficos a nível industrial, nomeadamente se essas normas forem uniformemente aplicadas em toda a Comunidade, o que permite uma optimização das economias de escala e uma melhor gestão no domínio da investigação e desenvolvimento tecnológico.

No processo de elaboração e de execução de normas ambientais, a Comunidade deve analisar o equilíbrio entre dois factores: o dinamismo, susceptível de facultar, por um lado, a excelência técnica (com as inerentes vantagens a nível de determinados mercados de exportação), e, por outro lado, garantias à indústria de uma abordagem eficaz e exequível sob uma perspectiva de carácter económico assente em dados técnicos comprovados e com uma antecipação suficiente para que se permita a adaptação dos produtos ou procedimentos.

A Comissão introduziu e continuará a introduzir sistematicamente nas suas directivas ambientais uma segunda fase, o que possibilita ter como objectivo normas ambientais muito rigorosas. Neste contexto, até ao final do ano, a Comissão propõe-se elaborar propostas relativas aos valores-limite das emissões a partir de 1996, bem como aos objectivos para o ano 2000. Prevê-se para o ano corrente um debate sobre esta matéria entre a indústria, a comunidade científica, as organizações ambientais e as autoridades públicas, que deverá permitir um intercâmbio de opiniões e poderá eventualmente conduzir às primeiras posições comuns.

Acresce ainda que o enquadramento dos incentivos fiscais que podem ser concedidos pelos Estados-membros com base em futuras normas europeias mantém um elemento de flexibilidade relativamente a estes e à indústria, eliminando a discriminação e acelerando a introdução das tecnologias mais avançadas.

A responsabilidade da Comissão pelo funcionamento do mercado interno implica que preste especial atenção à aplicação correcta das normas, bem como aos efeitos dos incentivos fiscais.

- c) O sector dos veículos a motor deverá proceder igualmente a uma adaptação para manter a sua aceitabilidade social. Deve assinalar-se que a Comunidade se empenhou em que o total das emissões de CO₂ no ano 2000 não exceda o nível registado em 1990. A Comissão irá apresentar propostas suplementares tendentes a assegurar um contributo equitativo por parte da indústria dos veículos a motor para o objectivo de estabilização global, as quais se basearão nas directivas ambientais referidas no ponto anterior. Dado o aumento provável do parque de veículos nos próximos anos, o compromisso da indústria europeia dos veículos a motor de reduzir em 10% as emissões de CO₂ de todo o conjunto das gamas de veículos de passageiros de cada construtor (ponderadas em relação aos valores das vendas) até ao ano 2005⁽¹⁾ constitui indubitavelmente um passo em frente na direcção adequada. Todavia, esta medida não é suficiente e terá de ser concretizada através de medidas adicionais de aumento do nível técnico e de influência no comportamento dos condutores.

Todavia, na análise da evolução futura do mercado de veículos, haverá que atender a situações ambientais particularmente agudas, designadamente no que respeita ao tráfego urbano. Esta questão foi analisada em profundidade no Livro Verde relativo aos transportes e ao ambiente⁽²⁾, que, designadamente, expõe as principais limitações e sugere as soluções mais adequadas para diminuir o impacto ambiental.

1.2 Aproximação da fiscalidade indirecta

O nível e as modalidades dos diversos impostos indirectos influenciam simultaneamente a dimensão e a estrutura dos mercados.

A diversidade de tributação pode conduzir a diferenças significativas ao nível dos preços, com inclusão de todos os impostos, dos veículos a motor na Comunidade⁽³⁾.

(1) As emissões de CO₂ provenientes da queima de combustível pelos veículos a motor rodoviários são, actualmente, da ordem de 15 a 20% do total dessas emissões, 2/3 das quais produzidas pelos veículos particulares.

(2) COM(92) 46 final, de 20 de Fevereiro de 1992.

(3) Relativamente ao preço líquido de impostos, os impostos indirectos variam, em média, numa relação de 1 para 15 entre o Luxemburgo e a Dinamarca, ou seja, entre 15% (IVA) no Luxemburgo e 217% (IVA + imposto de matrícula) para um veículo de DKR 60 000 líquidas de impostos na Dinamarca.

Na perspectiva do mercado interno, a Comissão propôs a aproximação das taxas de IVA. O Conselho ECO/FIN acordou, em 24 de Junho de 1991, no sentido de que, a partir de 1 de Janeiro de 1993, se aplicará uma taxa mínima de 15% aos veículos a motor e serão abolidas as taxas mais elevadas praticadas em determinados Estados-membros.

Este facto irá conduzir a um significativo realinhamento das taxas do IVA sobre os automóveis a nível comunitário entre o momento actual e 1 de Janeiro de 1993. Nos dois últimos anos, estas taxas haviam já sido reduzidas nos países com taxas menores.

A Comissão verifica existirem diferenças substanciais entre os Estados-membros no que respeita igualmente a outras taxas aplicáveis aos veículos. A Comissão está a analisar estas diferenças no que respeita ao seu eventual impacto no normal funcionamento do Mercado Interno.

1.3 Contributo da política de concorrência

A indústria dos veículos a motor beneficia já de um elevado número de medidas gerais tomadas ao abrigo da legislação no domínio da concorrência (ver anexo). No seu conjunto, estas medidas constituem um enquadramento coerente para iniciativas destinadas a facultar instrumentos de financiamento ou de gestão que conduzam à reestruturação das empresas, à investigação e desenvolvimento, com vista à aplicação comercial dos seus resultados, e à adaptação dos seus circuitos comerciais às dimensões do mercado único, que abrange todo o Espaço Económico Europeu.

a) Cooperação das empresas

A perspectiva da Comissão face à cooperação no sector dos veículos a motor é a de continuar a ter em conta determinados dados específicos deste sector. O mercado automóvel tornou-se um mercado mundial. Deste modo, o risco de emergência de posições dominantes reduziu-se de forma considerável numa Comunidade tradicionalmente aberta às trocas comerciais e que - no domínio dos veículos a motor - está a tornar-se mais receptiva na sequência do acordo CE-Japão.

As análises demonstram que uma cooperação mais estreita entre produtor e fabricante de equipamentos pode gerar sinergias que não devem ser negligenciadas e - por conseguinte -, através de uma divulgação mais vasta das tecnologias assim desenvolvidas, economias consideráveis à escala de toda a indústria automóvel.

Por outro lado, a cooperação entre fabricantes de equipamentos - frequentemente PME com uma dimensão que não lhes permite participar na investigação nem recorrer a métodos eficazes de produção - pode revelar-se desejável.

De igual modo, quando se tratar de desenvolver produtos novos ou que se destinem a um sector limitado do mercado, podem revelar-se vantajosas cooperações entre técnicos de montagem ou entre técnicos de montagem e fabricantes de carroçarias para partilhar custos de desenvolvimento demasiado elevados relativamente a um segmento restrito. Ora, a multiplicação dos modelos é uma exigência para a competitividade dos nossos construtores e pode mesmo servir para reforço da concorrência.

Tais cooperações, integradas no âmbito das regras referidas no Anexo, podem ser consideradas positivas, mesmo na fase de montagem, caso conduzam ao alargamento da oferta.

b) Um enquadramento para os auxílios públicos ao investimento

O enquadramento dos auxílios públicos à indústria dos veículos a motor foi introduzido em 1989, em virtude de se reconhecer a enorme dimensão desta indústria e o seu impacto na economia comunitária, designadamente nas trocas comerciais entre os Estados-membros. A experiência anterior demonstrou a forte propensão dos Estados-membros para concederem generosos auxílios aos produtores domésticos, por forma a mobilizarem o que se considerava serem investimentos estrategicamente importantes ou a continuarem a subsidiar produtores em dificuldades. O desenvolvimento e a competitividade a longo prazo da indústria e o impacto de medidas específicas de auxílio na indústria comunitária raras vezes constituíam critérios relevantes. O resultado foi frequentemente a concessão de auxílios cada vez maiores em relação aos praticados por outros Estados-membros, que, em última análise, apenas poderia ser contraprodutiva.

Os dois princípios básicos subjacentes ao enquadramento são os de que o auxílio concedido, qualquer que seja o seu objectivo, deve sempre adequar-se aos fins a que se destina e ser compatível com os interesses comunitários no sector. A título de exemplo, a Comunidade reconhece o contributo valioso para o desenvolvimento regional da implantação de novas instalações de produção de veículos a motor e seus componentes, ou da sua expansão para áreas menos favorecidas. Todavia, a Comissão pondera sempre o equilíbrio entre as vantagens em termos de desenvolvimento regional e os eventuais efeitos perniciosos para a globalidade do sector.

Esta necessidade específica de atender ao interesse comunitário foi novamente posta em relevo aquando da renovação do enquadramento, em 1991.

O enquadramento dos auxílios estatais especifica que: "A dependência exagerada em relação aos auxílios estatais para se solucionarem problemas de adaptação industrial face a produtores de países terceiros compromete a competitividade da construção automóvel comunitária, ao limitar a influência positiva das forças do mercado".

Estes princípios e os critérios que a Comissão utiliza na sua aplicação são aplicados e fundamentados nos vários casos específicos. Além disso, o enquadramento constitui uma referência valiosa aquando de acções relativas às medidas de auxílio propostas por países com os quais a Comunidade tenha celebrado acordos de comércio livre.

Até ao final de 1992, a Comissão irá reanalisar a questão do enquadramento e tomará uma decisão sobre a sua renovação ou extinção.

2. Política de investigação e desenvolvimento

- a) Um dos principais meios para tornar mais competitiva a indústria europeia dos veículos a motor é a investigação e desenvolvimento tecnológico.

Nas suas comunicações "Do Acto Único ao pós-Maastricht, os meios para realizar as nossas ambições" e "Investigação após Maastricht: uma avaliação, uma estratégia", a Comissão destaca a importância da investigação e desenvolvimento tecnológico para o aumento da competitividade da indústria comunitária e aponta para a necessidade de aumentar o financiamento comunitário da I&DT.

Estas comunicações recentes demonstram que a Comunidade necessita de reformular a sua política de I&DT por forma a tornar a indústria europeia mais competitiva. A análise constante destes documentos aplica-se igualmente à investigação e desenvolvimento tecnológico na indústria dos veículos a motor.

A investigação europeia não tem estado a conduzir a vantagens competitivas suficientes a nível internacional. As despesas em I&DT da indústria europeia dos veículos a motor (em 1990, 6 biliões de ecus, no que respeita aos construtores de veículos, e 4 biliões de ecus, no que respeita aos produtores de equipamentos) são análogas às do Japão e dos Estados Unidos. Por conseguinte, o principal problema das empresas europeias não reside no nível das despesas de I&DT, mas sim na incapacidade de elas conduzirem a produtos e/ou processos inovadores, e estes, por seu turno, a partes do mercado.

No rápido e contínuo processo de inovação importa passar rapidamente dos progressos tecnológicos para a produção em série de produtos de qualidade a preços competitivos.

O dinamismo empresarial é o factor crucial que determinará o êxito ou o insucesso de qualquer política de inovação.

- b) Numa tentativa de tornar mais eficaz a resposta ao desafio da competitividade internacional, a Comissão propôs uma nova abordagem para a sua política de I&DT, mais orientada para as necessidades das empresas.

A reorientação da política comunitária de I&DT envolverá um misto de continuidade e novidade.

Os programas de tipo convencional irão prosseguir, embora vão ser analisados e adaptados por forma a que se adaptem a um contexto industrial em profunda mutação. Os actuais programas de investigação orientados para a indústria, caracterizados por uma abordagem de "avanço tecnológico", irão atender melhor às necessidades do mercado e incidir num número restrito de temas que correspondam a objectivos industriais claramente definidos.

As novidades irão ser os projectos de prioridade tecnológica (PT), destinados ao desenvolvimento de tecnologias-chave e ao maior rendimento dos investimentos de I&DT em termos de competitividade industrial.

Há que seguir duas vias complementares para a determinação da prioridade tecnológica: da I&DT rumo ao mercado e do mercado rumo à I&DT.

De montante até jusante, as intervenções comunitárias devem permitir assegurar a disponibilidade e controlo de todo um conjunto de tecnologias genéricas, cujo acesso é essencial para a competitividade dos produtos europeus. De jusante até montante, a tarefa consiste em identificar projectos industriais elaborados pelas empresas que se centrem em vantagens competitivas já alcançadas ou em vias de o serem.

Os projectos de PT serão seleccionados de acordo com um procedimento "do particular para o geral ("bottom-up")". As propostas da indústria devem em primeiro lugar ser compatíveis com os temas dos programas específicos. Incumbe então à Comissão avaliar e analisar, em colaboração com os organismos competentes, o grau de prioridade das iniciativas propostas face às prioridades estabelecidas no programa de enquadramento, bem como a envergadura e relevância das implicações do projecto. As propostas devem incidir sobre questões tecnológicas que traduzam prioridades industriais, designadamente as cuja solução contribuam para aumentar a competitividade de todo o sistema. As propostas serão seleccionadas na sequência de um diálogo estreito entre a Comissão e os Comitês Consultivos.

O êxito dos projectos de PT dependerá da cooperação pré-competitiva entre as empresas. Dada a experiência já existente, importa definir o nível pré-competitivo. Este abrange todas as actividades de I&DT executadas pelas empresas anteriores ao desenvolvimento e comercialização dos respectivos produtos. Estas actividades envolvem temas que, dado o seu carácter, dimensão ou custo, são melhor abordados por grupos de empresas e não por uma empresa isolada. A Comunidade tem um importante papel catalisador a desempenhar. Incentivos deste tipo são claramente compatíveis com as regras de concorrência. No seu regulamento de 1985 relativo aos acordos de cooperação em I&DT, a Comissão considera positivas não só a cooperação em I&DT, como também, no respeito pelo estabelecido no regulamento, a exploração conjunta dos resultados da investigação.

A importância de uma cooperação acrescida destinada a tornar mais competitiva a indústria europeia dos veículos a motor é tornada patente pela experiência japonesa. No Japão, as empresas executam em conjunto uma percentagem muito maior das actividades de I&DT do que nos Estados Unidos e na Europa. O caso típico é a indústria dos veículos a motor. Na Europa, em tecnologias-chave, como a electrónica da indústria automóvel, não há em termos práticos qualquer forma de cooperação entre as empresas. Por outro lado, no Japão as grandes empresas retiram vantagens das complexas estruturas do sistema industrial desta área, ao lançarem iniciativas de I&DT que congregam os fabricantes e os utilizadores de circuitos integrados.

- c) A indústria dos veículos a motor irá beneficiar das actividades convencionais de I&DT e das novas actividades de prioridade tecnológica, as quais serão objecto de coordenação com o Eureka.

A utilização de tecnologias multisectoriais, que poderá igualmente ir ao encontro das necessidades da indústria dos veículos a motor, poderia contribuir a médio e longo prazo para a produção de um veículo limpo, a melhoria e a redução dos tempos de produção, a maior segurança activa e passiva dos meios de transporte e a melhor gestão do tráfego.

Os projectos PT serão altamente benéficos para a indústria dos veículos a motor, por três motivos:

- 1) A disponibilidade de tecnologias genéricas, em que os projectos de PT incidem, é crucial para indústria de veículos a motor, a fim de que esta conserve e aumente as suas vantagens competitivas. A indústria automóvel é um dos sectores industriais que mais pode beneficiar com as tecnologias genéricas. As tecnologias que há que incentivar incluem as relativas aos materiais novos e melhorados, à reciclagem, à telemática em transportes avançados, à automatização e à robótica.

Os projectos TP poderiam envolver o desenvolvimento de tecnologias de alto risco, em que se verificam as despesas de investigação mais elevadas. É nesta fase que as empresas não aproveitam de modo adequado as vantagens que oferecem às restantes empresas e ao consumidor. Nestes casos, o acréscimo da cooperação em I&DT entre os produtores e o apoio comunitário às investigações pertinentes poderão revelar-se decisivos. Um exemplo para a indústria automóvel poderia ser o da nova geração de baterias, que será vital para o desenvolvimento do automóvel eléctrico.

Os projectos de PT poderiam igualmente facultar um maior acesso das empresas a tecnologias específicas que correspondem a necessidades novas da sociedade. No sector dos veículos a motor, trata-se das tecnologias orientadas para o ambiente (p.ex., dispositivos avançados de combustão interna e redução das emissões) e tecnologias para aumentar a segurança rodoviária.

- 2) Os projectos de PT irão incentivar uma maior cooperação entre os fabricantes de componentes, de equipamento e de veículos. Esta cooperação irá possibilitar o desenvolvimento das facetas das tecnologias genéricas relevantes para a indústria dos veículos a motor.

A necessidade desta cooperação fica bem patente através de um exemplo relativo aos componentes electrónicos. Ao reforçar os elos entre os construtores de veículos, os fabricantes de equipamento, os produtores de componentes primários e os fabricantes de circuitos, é possível definir a configuração e as características dos componentes electrónicos dos veículos a motor. Só caso estes quatro tipos de intervenientes ajam em consonância e atendam às necessidades dos utilizadores será possível desenvolver componentes electrónicos que satisfaçam os objectivos estabelecidos e tenham rendimento máximo.

- 3) Os projectos de PT irão igualmente incentivar o desenvolvimento e controlo de novos métodos de produção ("just in time", "stockless production", "simultaneous engineering"), sem os quais a indústria dos veículos a motor não poderá competir no mercado mundial. As exigências do mercado mundial incluem, por exemplo, o abandono do modelo de produção da Ford, caracterizado pela produção em massa de produtos normalizados, em proveito de modelos flexíveis que envolvam economias de escala e de gama, em que a qualidade de investigação e a diferenciação das mercadorias conduzam à renovação contínua dos produtos.

A I&DT não poderá governar a estratégia e a organização industriais, muito embora vá desempenhar um papel crucial, ao permitir à indústria dominar estas novas metodologias de produção.

3. Formação e reconversão

- a) Na sua Comunicação COM(92)2000 "Do Acto Único ao pós-Maastricht - os meios para realizar as nossas ambições", a Comissão verifica que o capital humano é, actualmente, um dos factores determinantes da competitividade.

Efectivamente, os métodos revolucionários de "produção otimizada (lean)", que foram analisados no estudo do MIT, exigem uma estrutura e competências a nível de pessoal que divergem substancialmente das necessárias no sistema de produção em massa, introduzido no fabrico de veículos no início do século XX.

A transição para métodos de produção e gestão "otimizados (lean)" é considerada necessária pela indústria, atendendo a que o aumento de produtividade através de uma maior automatização apenas poderá ser limitado. Essa transição exige que os trabalhadores e os empregados possuam mais competências interpessoais, uma maior capacidade de gestão da mudança, uma instrução mais vasta que permita uma atribuição a múltiplas funções e um melhor conhecimento das técnicas de resolução de problemas do que o actualmente disponível a nível do pessoal da indústria automóvel e de componentes para automóveis. São necessários esforços de formação substancialmente maiores para desenvolver estas competências.

Por outro lado, os fabricantes de veículos e de componentes receiam que, para permanecerem competitivos num mercado em que o crescimento é substancialmente inferior do que no passado e que vive sob a pressão de uma forte concorrência externa que impõe novos grandes aumentos de produtividade, tenham de proceder a despedimentos da mão-de-obra. Os fabricantes salientaram igualmente à Comissão que a média etária relativamente elevada da mão-de-obra (45 anos nas instalações tradicionais europeias comparados com 28 anos nas "implantações" japonesas na CEE e entre 30 e 40 anos no Japão) constituiria um impedimento importante para a reestruturação e adaptação necessárias dos métodos de trabalho. Alguns dos nossos interlocutores referiram ainda o obstáculo que constituem as deficiências gerais em termos de ensino básico e o analfabetismo de segmentos da mão-de-obra.

- b) O novo artigo 123^o do Tratado constitui um enquadramento de referência extremamente vasto para a política dos recursos humanos. Esse artigo prevê a possibilidade de o Fundo Social facilitar a adaptação dos trabalhadores às mutações industriais e à evolução dos sistemas de produção, nomeadamente através da formação e da reconversão profissionais. Consequentemente, a Comissão prevê a redefinição dos objectivos 3 e 4 dos fundos estruturais. No âmbito destes objectivos, será consagrado, no futuro, um esforço significativo, a nível da Comunidade, à formação e à reconversão profissionais, esforço esse que tenha a capacidade de se antecipar às mutações industriais e tecnológicas. Tal facto implica, obviamente, uma análise prospectiva destas e do seu efeito no emprego.

Esta definição, mais lata do que os anteriores objectivos 3 e 4, permitiria, a priori, uma intervenção no sentido pretendido pela indústria europeia, mesmo fora das regiões prioritariamente abrangidas pela política regional comunitária.

Com vista ao aumento do emprego, dever-se-á dar ênfase ao desenvolvimento do pessoal, um elemento-chave do novo contexto industrial. Esta acção contribuiria igualmente para aumentar a competitividade. Facilitaria também a prevenção da ocorrência de problemas graves de ajustamento futuros e a solução de problemas actuais decorrentes, designadamente, da implementação de políticas comunitárias.

A Comissão prevê uma abordagem geral, aplicável à indústria no seu conjunto, sem distinção, a priori, do sector, da localização ou da dimensão da empresa em causa.

Esta abordagem horizontal exclui uma acção comunitária específica de auxílio à reconversão e à formação circunscrita ao sector dos veículos a motor. Todavia, atendendo à mutação em curso, as empresas desta indústria deverão poder beneficiar dessas intervenções comunitárias, que deverão garantir as seguintes funções:

- antecipar-se às mutações e aos problemas de adaptação delas resultantes;
- tornar as mutações economicamente eficazes e socialmente aceitáveis;
- contribuir para a reconversão e para a reinserção.

Para que o Fundo Social Europeu possa desempenhar o seu papel na prevenção dos efeitos das alterações no emprego, na adaptação aos novos modos de produção e na reconversão, deverão ser definidas regras de intervenção claras. As suas acções serão objecto de programas elaborados em cooperação com os Estados-membros, as empresas interessadas e os centros de formação profissional. Decorrerão no local de trabalho (no que respeita à formação para o emprego) ou nas imediações de instituições de ensino e formação, no que respeita aos cursos de cultura geral (conhecimento) e de aprendizagem do ofício (competência técnica).

Sem prejuízo das decisões a adoptar no âmbito do documento COM(92) 2000, estas acções poderão abranger pessoal que abandone empresas em fase de reestruturação, bem como o de empresas em que se sintam ou prevejam efeitos no emprego devidos a mutações industriais importantes, desde que sejam observadas as regras de concorrência.

Estas regras poderão abranger a determinação das qualificações e a formação profissional, de base e contínua.

As acções de formação contínua destinam-se, nomeadamente, a permitir a adaptação individual com vista à melhor integração dos resultados da I&D no processo de produção industrial, à contribuição para o desenvolvimento de capacidades em simultâneo com a evolução das especificações do emprego, ao aumento da capacidade do pessoal, facilitando-se assim a sua transição para outros empregos, e a garantia da transferência de tecnologias e competências da indústria para as PME.

- c) Na execução de uma estratégia de qualificação à medida dos desafios competitivos, a Comunidade pode desempenhar uma função catalisadora, definindo com os construtores e as restantes partes interessadas simultaneamente a dimensão do ajustamento que deverá ser efectuado para alcançar os melhores níveis de qualidade, os tipos de formação que deverão ser promovidos, os perfis profissionais cujos conteúdos devam ser redefinidos e as modalidades de execução das acções a co-financiar.

Neste contexto, a acção comunitária pode aditar um valor acrescentado aos esforços significativos já desenvolvidos pela indústria automóvel, desde que seja possível articular uma acção concertada, especialmente através do envolvimento da indústria numa análise comum das necessidades de qualificação e da criação de associações interempresariais para a formação e o desenvolvimento de novas cooperações com os organismos e instituições responsáveis pela oferta a nível de formação (nomeadamente de base).

Se tais condições forem preenchidas, poderá ser lançada uma série de projectos-piloto na expectativa da aplicação das possibilidades abertas pelo novo artigo 123^o. Estes poderão ter em vista uma previsão das necessidades de qualificação profissional, a redefinição dos perfis profissionais, o desenvolvimento de projectos conjuntos de formação contínua e de formação avançada no domínio das novas tecnologias e o desenvolvimento de novas abordagens nos domínios da aprendizagem e do trabalho.

A Comissão analisa actualmente os meios de articular melhor os programas no domínio da formação profissional (FORCE, COMETT, EUROTECNET, PETRA) e de reforçar o seu efeito catalisador nas políticas e acções conduzidas ao nível nacional.

4. A montagem de veículos a motor a montante e a jusante: dois factores da competitividade global

4.1 Fabricantes de equipamentos e fornecedores de materiais

Pela sua importância quantitativa, bem como pela sua estrutura extremamente diversificada, o tecido industrial dos fornecedores da indústria automóvel constitui um trunfo importante da indústria europeia.

Para a Comissão, o aumento da parte do valor acrescentado do produto automóvel proveniente do subsector dos fabricantes de equipamentos independentes constitui uma evolução favorável a esta competitividade, em termos de especialização, de flexibilidade e de economias de escala.

Excluindo os resultados puramente analíticos da importância económica do sector (950 000 postos de trabalho, 3 250 empresas, 21% do valor acrescentado incorporado na produção automóvel europeia), o estudo PRS/Boston Consulting Group supracitado salienta claramente que, não obstante a existência de empresas e de tecnologias de ponta, a indústria europeia enferma de importantes desvantagens competitivas em relação, essencialmente, à indústria japonesa. O estudo conclui:

"A indústria de componentes para automóveis da CE possui uma produtividade, uma qualidade e uma eficácia de exploração relativamente limitadas e o seu crescimento não se tem processado a taxas suficientemente elevadas para rivalizar com o desempenho da indústria japonesa. A distância é significativa e necessita de ser superada. O ritmo de desenvolvimento dos produtos é uma variável competitiva fundamental e a Europa revela um atraso significativo em relação ao Japão.

A fim de superar a distância competitiva, revela-se necessário, para além de programas empresariais específicos que adoptem efectivamente sistemas de fabrico modernos e flexíveis e processos de desenvolvimento de novos produtos, uma mudança estrutural no sentido de uma diminuição dos fornecedores com um aumento da capacidade a nível de sistemas e uma alteração da relação fabricante do equipamento original (OEM, original equipment manufacturer) - fornecedor."

Os autores consideram ser necessárias alterações radicais. Este parecer é partilhado pelos fabricantes de automóveis e dos seus componentes. Tais alterações a nível da empresa, que poderiam igualmente alargar-se às relações interempresariais, devem ser implementadas pelas partes interessadas. As políticas comunitárias e nacionais deveriam criar um contexto que permitisse a sua implementação.

A Comissão regozija-se com a criação, em 1991, de um secretariado permanente do CLEPA em Bruxelas, que se mantém em cooperação com a ACEA em diversos domínios.

Ciente do facto de que o sector automóvel, no seu conjunto, apenas poderá prosperar partindo de uma base sólida em termos de fornecedores, a Comissão acompanhará o desenvolvimento deste subsector com especial atenção. A Comissão incita os fabricantes de componentes a participarem activamente nos seus programas de I&D e no domínio da formação profissional. A Comissão insta igualmente os fabricantes de veículos e de componentes para veículos a apresentarem projectos conjuntos em ambos os domínios, que se possam tornar, conseqüentemente, um núcleo de cooperação mais profunda em termos gerais. Sublinha igualmente que os regulamentos referidos no Anexo constituem o enquadramento legal para esta cooperação.

4.2 Distribuição de veículos a motor

A indústria dos veículos a motor, desde os seus primórdios, assentou sempre numa rede de distribuição estruturada, cuja tarefa tem sido determinar e manter uma relação de confiança entre os fabricantes e o consumidor.

As medidas introduzidas pela Comunidade através do Regulamento nº 123/85 tomam por base esta situação. Criando uma excepção às regras de concorrência, permitem que o fabricante utilize um sistema de distribuição exclusivo e selectivo para a venda de novos veículos e sobressalentes.

Estas medidas decorrem da necessidade, face à situação actual, de criar um equilíbrio entre os interesses dos produtores e distribuidores e os dos consumidores. O regulamento expira em Junho de 1995.

O funcionamento prático do sistema de distribuição selectiva foi criticado por vários quadrantes:

- i) Os construtores e distribuidores mostram-se apreensivos pelo facto de importadores paralelos terem vindo a actuar como "revendedores", e não como intermediários legítimos autorizados pelo Regulamento nº 123/85. Por seu turno, os intermediários afirmam estar preocupados com os entraves que afirmam existir às respectivas actividades.

Por conseguinte, a Comissão concluiu que, após seis anos de aplicação, havia chegado o momento de clarificar o papel que o regulamento atribui aos intermediários de automóveis, a fim de evitar confusões entre as suas actividades benéficas para o consumidor final e as desenvolvidas sob este pretexto por agentes que de facto actuem como revendedores. A referida clarificação foi publicada em Dezembro de 1991⁽¹⁾.

- ii) Tem havido reclamações, designadamente a de 1990 da "European Consumers Organisation" (BEUC), de que a variação dos preços dos automóveis entre os Estados-membros ultrapassou os limites especificados no Regulamento nº 123/85.

Para dar resposta a esta preocupação, a Comissão encomendou um estudo destinado a comparar de modo objectivo os preços de modelos específicos nos Estados-membros.

Parecem existir diferenças consideráveis de preços no que respeita a determinados modelos em determinados mercados nacionais.

É difícil confirmar de momento em que medida as diferenças observadas são devidas a imperfeições ainda existentes do mercado interno (quotas, direitos aduaneiros, etc.), a factores objectivos (distância dos mercados em relação às fábricas de produção), a uma análise deficiente, ou a um sistema de distribuição selectivo que, ao funcionar, não tenha permitido uma margem suficiente para que os comerciantes desempenhem um papel activo na uniformização do mercado.

Caso o sistema de distribuição fosse utilizado para permitir importantes diferenças de preços entre os vários mercados nacionais, tal facto colocaria o risco da aparição de um mercado paralelo de dimensões significativas, o que tornaria muito mais difícil a implementação do acordo CE-Japão. A Comissão considera igualmente que a implementação deste acordo requer, durante um período de transição, um sistema que garanta o não comprometimento dos seus objectivos por importações em massa de veículos construídos no Japão. Desde que funcione de modo satisfatório e eficaz, a distribuição selectiva poderá contribuir para a gestão deste período de transição.

Por conseguinte, a fim de assegurar ao público que este sistema não é causa de fragmentação do mercado único, e sem que assuma posição sobre os méritos e os inconvenientes do mesmo noutras áreas, a Comissão apela a todas as partes interessadas para que enviem todos os esforços para que demonstrem que as "válvulas de segurança" incorporadas no Regulamento nº 123/85 (vendas entre comerciantes de estados diferentes; compras e operações dos consumidores através de intermediários estrangeiros) estão, na prática, totalmente operacionais.

(1) J.O. C 329 do 18.12.1991.

5. Melhoria do acesso da indústria comunitária aos mercados terceiros

Por ocasião do exame do vector externo da política automóvel, em Dezembro de 1989 e posteriormente em Abril de 1991, a Comissão analisou a facultade de a indústria automóvel comunitária manter uma forte capacidade concorrencial em determinados mercados terceiros⁽¹⁾.

Por outro lado, a sofisticação crescente do produto automóvel implica que as despesas de I&D constituam uma maior proporção dos investimentos para o fabrico de novos modelos. Donde resulta que a capacidade de garantir a divulgação de modelos mais diversificados, à escala não só da Comunidade como do mercado mundial, se traduz numa vantagem competitiva para os construtores mundiais capazes de possuir esta grande repartição das vendas.

Finalmente, tendo em conta o grau de maturidade dos principais mercados do automóvel nos países industrializados, estes estão sujeitos a riscos de variações cíclicas acentuadas. Tal facto aumenta o interesse da nossa indústria por uma melhor diversificação geográfica das vendas respectivas.

Pelos três motivos acima apontados, o desenvolvimento da internacionalização da indústria comunitária dos veículos a motor constitui um factor crucial da sua competitividade.

Por esse facto, a Comissão atribui especial atenção ao funcionamento das trocas comerciais internacionais em condições satisfatórias para este sector. Esse interesse específico abrange quer a ausência de situações de dumping relativamente aos veículos acabados ou aos componentes quer a redução dos obstáculos pautais e não pautais dos países terceiros, incluindo em matéria de investimento e de acesso às redes de distribuição. A Comissão prossegue este objectivo, nomeadamente no âmbito dos debates multilaterais em curso a nível do GATT.

Afigura-se desejável, além disso, que a própria indústria contribua para a realização deste objectivo, efectuando uma avaliação dos obstáculos ou das práticas discriminatórias existentes e do impacte dinâmico que teria a sua eliminação.

A Comissão irá além disso envidar esforços tendentes à harmonização das normas técnicas e ambientais num contexto multilateral, por forma a que a política interna comunitária no domínio dos veículos a motor tenha repercussões significativas a nível externo.

6. Responsabilidade dos parceiros sociais

A flexibilidade crescente dos equipamentos modernos de produção torna simultaneamente possível e necessária uma maior flexibilidade dos sistemas de trabalho, sistemas esses estabelecidos entre parceiros sociais, e um aumento da responsabilidade dos trabalhadores.

Eis a razão pela qual o diálogo entre os diversos parceiros constituirá simultaneamente uma necessidade democrática e um instrumento eficaz de mobilização do conjunto do sector automóvel.

(1) Ver SEC(89)2275 "Perspectivas do sector automóvel" (aspectos analíticos), documentos de trabalho dos serviços da Comissão.

Um dos elementos fundamentais deste diálogo pode ser a determinação das vias que permitam uma maior implicação e responsabilização dos indivíduos que trabalham neste sector.

O objectivo da participação do pessoal a nível de responsabilidade intermédia e dos quadros é um componente deste processo de responsabilização.

Este diálogo deverá surgir a todos os níveis adequados e, nomeadamente, ao nível regional ou mesmo empresarial. A responsabilidade pelo seu conteúdo cabe, em primeiro lugar, aos parceiros sociais. Tendo em vista a semelhança de determinados problemas e o seu carácter transfronteira e atendendo à responsabilidade da Comunidade relativamente a este sector fundamental, a Comissão deve ter em conta esta problemática. Além disso, o artigo 118º do Tratado confia à Comissão a tarefa de desenvolver o diálogo entre os parceiros sociais. A Comissão incentiva, por conseguinte, os intervenientes neste diálogo. Por outro lado, o Parlamento Europeu manifestou o seu apoio à criação de um Fórum Automóvel, que reúna as diversas partes presentes no sector.

D. Conclusões

O mercado automóvel da CE é e continuará a ser o mais importante mercado automóvel integrado do mundo. O seu crescimento contínuo pode constituir a base de uma nova expansão da produção comunitária de veículos de passageiros e, consequentemente, de um desenvolvimento saudável da indústria automóvel e de componentes para automóveis da CE.

Porém, a concorrência nos mercados da exportação e interno da CE tem vindo a aumentar. No que se refere ao mercado interno, tal facto resulta parcialmente da abertura progressiva dos mercados comunitários, que até hoje têm sido objecto de protecção, à concorrência japonesa. Este aumento da concorrência representa um enorme desafio para a indústria automóvel da CE.

A vantagem tecnológica dos veículos produzidos na CE, a sua elevada qualidade, o seu bom comportamento funcional (incluindo em termos de economia de combustível) e a vasta gama de modelos propostos, bem adaptados à procura por parte dos consumidores, constituem os pontos fortes da indústria da CE, que poderão ser desenvolvidos para manter o controlo da concorrência e para defender ou aumentar a parte da CE nos mercados terceiros.

Existem, porém, determinadas fraquezas importantes, que deverão ser superadas pela indústria. A mudança deverá efectuar-se ao nível empresarial individual, bem como através da interacção dos produtores de veículos com os sectores que se situam a montante e a jusante, domínios em que é necessária uma melhor cooperação e coordenação de esforços.

Uma contribuição importante para o processo de modernização industrial das estruturas é a realização do mercado único: a fragmentação do mercado automóvel europeu, que dificultou consideravelmente as perspectivas da nossa indústria automóvel, terminará quando as normas técnicas e ambientais forem harmonizadas e quando a fiscalidade e os encargos indirectos se encontrarem mais próximos. Além disso, o mercado único incentivará a cooperação intracomunitária compatível com as exigências da concorrência, processo que já se encontra em curso.

A melhoria do desempenho industrial exige uma adaptação substancial da dimensão, estrutura e competências da mão-de-obra. O novo artigo 123^o do Tratado prevê a possibilidade de recorrer ao Fundo Social para facilitar estes processos de adaptação, em especial através do apoio à formação e reconversão profissionais. Poderiam ser desenvolvidos projectos-piloto no âmbito dos programas comunitários de formação existentes, destinados a aumentar a qualidade da formação da mão-de-obra.

Impõem-se novos esforços no domínio da investigação e desenvolvimento. A Comissão prevê aumentar as despesas comunitárias neste sector e tornar a sua política de I&D um instrumento mais eficaz de coordenação da acção privada e nacional.

Os problemas ambientais associados aos transportes exigem uma melhoria tecnológica importante e uma análise da eventual contribuição da gestão do tráfego e dos novos conceitos em matéria de transportes para a sua solução. A indústria europeia deverá observar a evolução política e a nível dos produtos no âmbito internacional, de modo a permanecer competitiva neste contexto em mutação rápida.

A Comissão está ciente da função cada vez mais importante dos fabricantes de componentes. A competitividade deste subsector é uma preocupação fundamental, não só devido à sua importância económica como à sua contribuição para o desempenho global da cadeia de fabrico de veículos.

A análise da Comissão demonstra que para que as necessárias mudanças se materializarem serão necessários esforços consideráveis de todas as partes directamente interessadas. A responsabilidade por estas mudanças cabe essencialmente e acima de tudo à própria indústria, incluindo uma melhor parceria social. As autoridades nacionais e comunitárias deverão acompanhar estes esforços, criando deste modo o ambiente em que essas mudanças possam ter êxito.

Anexo

Actos adoptados ao abrigo da legislação no domínio da concorrência relativos à indústria dos veículos a motor

- Comunicação relativa aos acordos de subcontratação⁽¹⁾. Este texto permite que ambas as partes evitem a proibição de acordos em determinadas circunstâncias e constitui a base para o desenvolvimento da cooperação entre os construtores de automóveis e os fabricantes de equipamentos.
- Regulamento (CEE) nº 418/85, que facilita a cooperação no domínio da investigação e desenvolvimento com vista à exploração dos resultados e à criação de uma política comum de licenças; sob este aspecto, a isenção concedida poderia abranger a cooperação na fase de distribuição.
- Regulamento (CEE) nº 4064/89, relativo ao controlo das operações de concentração das empresas. Permite a criação rápida de determinados agrupamentos, desde que seja assegurada uma concorrência adequada e que posições dominantes não sejam nem criadas nem reforçadas por essa via.
- Regulamento (CEE) nº 417/85, relativo a acordos de especialização. Permite a isenção de acordos entre empresas, como os relativos à produção conjunta quer com um subcontratante, quer no âmbito de uma "joint venture"; esta isenção poderá ser alargada por forma a abranger a fase de distribuição.
- Regulamentos (CEE) nº 2349/84 e 556/89, que aplicam o nº 3 do artigo 85º do Tratado a determinadas categorias de acordos de licença de patente e de saber-fazer, facilitando assim a transferência de tecnologias.
- Regulamento (CEE) nº 123/85, relativo a certas categorias de acordos de distribuição e de serviço de veículos automóveis.

Importa assinalar que a intervenção financeira neste sector se inscreve num enquadramento que deverá ser revisto no final do corrente ano.

(1) JO nº C de 3/1/1979.

IMPLICAÇÕES PARA AS PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS

As acções descritas na presente comunicação terão impacto favorável em todos os sectores ligados à indústria automóvel, e, designadamente, nas PME, as quais contribuem já substancialmente para este sector de ponta da tecnologia.

IMPLICAÇÕES FINANCEIRAS

A presente comunicação, dado o seu carácter, não tem repercussões financeiras. Estas, se aplicável, serão especificadas quando a Comissão apresentar propostas de acção específicas.

ISSN 0257-9553

COM(92) 166 final

DOCUMENTOS

PT

10

N.º de catálogo : CB-CO-92-218-PT-C

ISBN 92-77-44271-9

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias
L-2985 Luxemburgo