

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a «Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu — Um quadro regulador concorrencial para o sector automóvel no século XXI — Posição da Comissão face ao relatório final do grupo de alto nível CARS 21 — Uma contribuição para a Estratégia do Crescimento e do Emprego da União Europeia»

COM(2007) 22 final

(2008/C 10/04)

Em 7 de Fevereiro de 2007, a Comissão Europeia decidiu, nos termos do artigo 262.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social Europeu sobre a proposta supramencionada.

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção Especializada de Mercado Único, Produção e Consumo, que emitiu parecer em 18 de Julho de 2007, sendo relator F. DAVOUST.

Na 438.ª reunião plenária de 26 e 27 de Setembro de 2007 (sessão de 26 de Setembro), o Comité Económico e Social Europeu adoptou, por 144 votos a favor e 2 abstenções, o seguinte parecer:

1. Síntese e principais recomendações

1.1 O CESE congratula-se com a iniciativa da Comissão, «Legislar melhor», que «visa promover a interacção coerente entre diferentes áreas políticas, garantir previsibilidade e procurar a protecção do interesse público (por exemplo, ambiente e segurança) e, ao mesmo tempo, tentar reduzir o peso da regulamentação no sector». Congratula-se com a manifesta vontade de desenvolver uma abordagem global e de integrar simultaneamente as diferentes dimensões do desenvolvimento da indústria e da sua competitividade e as diferentes partes interessadas.

1.2 De modo mais geral, a abordagem de conjunto representada pela iniciativa CARS 21 corresponde a uma vontade de coordenação dos responsáveis das políticas públicas entre eles e com as diferentes partes interessadas do sector, que merece pleno apoio. A comunicação da Comissão, que situa o trabalho regulador já realizado e define as medidas para o futuro neste âmbito, ilustra o interesse desta abordagem a par das dificuldades que enfrenta.

1.3 Os principais trunfos da abordagem residem numa clarificação para o conjunto das partes interessadas das orientações das políticas europeias relativas ao automóvel. Nos principais níveis, melhora-se a previsibilidade das políticas comunitárias e reduz-se a carga regulamentar que pesa sobre a indústria.

1.4 Nesta perspectiva, a redução dos fardos administrativos que a substituição das 38 directivas comunitárias pelos regulamentos correspondentes da CEE-ONU permite, surge como um resultado directo da iniciativa. Simultaneamente, o trabalho realizado sobre as questões do ambiente e da segurança rodoviária permite mostrar que uma abordagem integrada é exequível e dá ao quadro regulador maior legitimidade aos olhos das partes interessadas e torna-o mais previsível para os industriais. Tal iniciativa conduz a um consenso, que é a base da acção de cada um.

1.5 Devem-se salientar igualmente as dificuldades de aplicação desta iniciativa, que são de três tipos:

- (i) a procura de consenso tende a adiar as arbitragens;
- (ii) o conteúdo da análise e das recomendações é muito sensível à lista estabelecida das partes interessadas;
- (iii) a opção de uma abordagem integrada pode conduzir a uma análise das questões levantadas que dilui as responsabilidades.

1.6 A lista das 39 medidas previstas na comunicação da Comissão é muito longa e, separadamente, cada uma parece defensável. A integração do conjunto dos 39 pontos é provavelmente mais problemática e levanta questões de compatibilidade e de calendário que ficam em suspenso. Assim, as questões ambientais e as questões de segurança são tratadas de forma integrada mas as duas questões, em si, não são abordadas de modo integrado. Levantar a questão do preço dos produtos que cumprem o conjunto das obrigações previstas, como o fazia o grupo de alto nível, teria, sem dúvida, permitido esta integração, mas significaria igualmente colocar em destaque a obrigação de escolher entre opções. Além disso, o grupo de alto nível desejava que as suas conclusões fossem acompanhadas de um «roteiro» válido para o conjunto dos responsáveis pelas políticas públicas. Este documento representava a abordagem integrada desejada pela Comissão para o CARS 21. O CESE lamenta que a comunicação da Comissão não tenha proposto esse roteiro, mesmo com alterações.

1.7 A análise do grupo de alto nível assenta, em larga medida, no ponto de vista dos fabricantes de automóveis. O que significa uma representação das questões a resolver bastante dominada pelas questões de produtos e tecnologias. O CESE salienta que se os interesses dos automobilistas fossem tidos em melhor conta o mesmo exercício teria reflectido um ponto de vista diferente. Assim, convirá, no futuro, rever a lista das partes interessadas, à luz das avaliações e reavaliações.

1.8 Uma abordagem integrada ou global poderá conduzir a que as partes interessadas atribuam as responsabilidades umas às outras. Assim, em matéria de segurança rodoviária ou de ambiente, os fabricantes poderiam considerar que são os responsáveis das infra-estruturas ou os automobilistas que têm comportamentos não merecedores dos esforços, tecnológicos em particular, desenvolvidos pelos fabricantes.

1.9 Todos estes elementos assinalam que a comunicação da Comissão não poderia esgotar a questão das políticas públicas relativas aos veículos e das opções que têm pela frente. O CESE apoia a iniciativa nesta perspectiva: importa prosseguir o debate público sobre as políticas do automóvel, aberto aos parceiros sociais e, de modo mais alargado, a todas as partes interessadas, e esclarecer as opções em diferentes oportunidades, e não fixar de modo definitivo uma lista das possíveis vias de progresso, e deixar aos peritos e aos fabricantes a possibilidade de se conciliarem.

1.10 A Comissão conclui a comunicação considerando «existir uma oportunidade única para desenvolver uma cultura distinta de elaboração das medidas no que se refere à política industrial. A Comissão entende que princípios como a qualidade da legislação, a simplificação, as avaliações de impacto, as consultas das partes interessadas, os prazos de realização e a escolha dos instrumentos devem estar na raiz do desenvolvimento das propostas legislativas».

O CESE associa-se a esta iniciativa e, com este parecer, desejaria assistir a Comissão na sua plena aplicação.

Nesta perspectiva, o Comité recomenda:

- Dar tempo aos fabricantes para desenvolverem as tecnologias necessárias para fazer face a estas exigências mais estritas, sem encarecimento considerável dos produtos e, *in fine*, sem abrandamento da renovação dos parques;
- não limitar a abordagem das questões ambientais à questão do CO₂, e ir além das soluções tecnológicas para desenvolver uma abordagem mais holística e atenta ao lugar que o automóvel e os transportes rodoviários ocupam nas sociedades europeias;
- organizar o fórum «Reestruturações», o balanço previsto para 2009 e os estudos de impacto em que deverá assentar, salvaguardando a abordagem integrada promovida no âmbito do CARS 21, e garantido maior legitimidade a montante (na selecção da lista das partes interessadas) e a jusante (na integração das recomendações dos trabalhos dos grupos de trabalho);
- associar de modo mais directo, e numa fase mais precoce, o CESE, cuja natureza e composição lhe dão vocação para permitir esta forma de implicação das diferentes componentes das sociedades europeias nas políticas elaboradas pela Comissão ao seu serviço.

2. A proposta da Comissão

2.1 A iniciativa da Comissão: originalidade e exemplaridade de CARS 21

2.1.1 No âmbito da sua política para melhorar a qualidade da actividade legislativa e enfrentar os desafios de uma concorrência mundial mais generalizada, a Comissão convidou, em 2004, o grupo de alto nível CARS 21, que reuniu as principais partes interessadas (Estados-Membros, indústria, ONG e deputados do PE) bem como os três principais comissários associados ao assunto (empresa e indústria, ambiente, transportes), a emitir recomendações sobre as políticas a seguir.

2.1.2 De modo mais preciso, o caderno de encargos confiado ao grupo de alto nível então constituído era o seguinte: emitir recomendações em relação à política dos poderes públicos e ao quadro regulador futuros relativos à indústria automóvel europeia para o curto, médio e longo prazo, que permitam melhorar a competitividade global, manter o emprego, garantindo mesmo os progressos do desempenho dos veículos em termos de segurança e de ambiente, a preços suficientemente pouco elevados acessíveis às famílias.

2.1.3 A Comissão pretende, deste modo, fazer do automóvel um exemplo de modernização das suas intervenções de política industrial e inscrevê-las de modo explícito na Agenda de Lisboa: para garantir um desenvolvimento sustentável das actividades de produção, sustentável em termos económicos, socialmente responsável e respeitador do ambiente, a Comissão deseja que as suas intervenções sejam precedidas de um vasto processo de concertação entre as partes interessadas, que permita esclarecer o presente e o futuro, bem como conseguir um vasto consenso sobre o que convém fazer. Ou seja, as partes interessadas representadas no grupo de alto nível eram os fabricantes de automóveis, os produtores de petróleo, os fabricantes de equipamentos, os distribuidores e reparadores de automóveis, os utilizadores de automóveis, os poderes públicos nacionais e as três principais DG envolvidas (ambiente, transporte e energia, e empresas e indústria). A DG empresas e indústria coordenou o trabalho efectuado ao longo de 2005. Foi organizada uma audição pública em Abril de 2005. O relatório foi adoptado pelo grupo de trabalho em Dezembro de 2005. As suas conclusões foram objecto de vasta consulta pública em 2006. A comunicação da Comissão baseia-se simultaneamente no relatório CARS 21 e nos 34 contributos recebidos em 2006.

2.1.4 O relatório CARS 21 remete para um esforço muito louvável da Comissão para evitar a proliferação de iniciativas regulamentares não coordenadas e, portanto, nem sempre compatíveis.

2.1.5 Para tal, como refere inúmeras vezes o relatório, o grupo de trabalho advoga uma perspectiva holística que consiste em pretender reconstituir o modo de interacção das diferentes dimensões. Os membros do grupo de alto nível pretendem, deste modo, tornar a regulamentação mais legível e previsível e evitar que as diferentes DG da Comissão tomem medidas com consequências mal avaliadas e cuja compatibilidade não seja garantida.

2.1.6 No seu relatório, o grupo de trabalho fixou uma lista de 18 recomendações organizadas em sete capítulos: melhoria da regulamentação, ambiente, segurança rodoviária, comércio, investigação e desenvolvimento, impostos e incentivos fiscais, propriedade intelectual. Em conclusão, propôs igualmente, para os próximos dez anos, um roteiro aos responsáveis pela concepção das políticas públicas e pela regulamentação com impacto na indústria automóvel. Em plena consonância com os objectivos fixados pela Comissão, o roteiro assim concebido pretendia dar às políticas europeias do automóvel a coerência e a previsibilidade necessárias aos investidores privados para garantir a competitividade do sector: definindo o percurso regulamentar a seguir para os próximos anos, este roteiro pretende garantir esta previsibilidade.

2.1.7 A comunicação é a resposta da Comissão ao relatório apresentado pelo grupo CARS 21 Integra a avaliação das recomendações efectuada pela Comissão e as reacções que o relatório CARS 21 suscitou no âmbito da consulta organizada em 2006, e indica a direcção que a Comissão pretende seguir na sua futura política automóvel. As principais linhas de acção são as seguintes:

- **Redução dos encargos administrativos:** A Comissão irá propor a substituição de 38 directivas CE por regulamentos internacionais CEE/ONU (¹), no que diz respeito, por exemplo, aos pneus, vidros de segurança, faróis de nevoeiro e cintos de segurança. A indústria poderá assim basear-se num texto único, válido em todo o mundo. Serão igualmente introduzidos mecanismos de auto-ensaio e ensaio virtual para 25 directivas e regulamentos CEE/ONU a fim de reduzir os custos de conformidade e tornar os procedimentos menos longos e menos dispendiosos.
 - **Redução das emissões de CO₂:** A estratégia da Comissão baseia-se numa abordagem integrada que inclui não apenas a tecnologia dos motores, mas também avanços tecnológicos (como, por exemplo, o estabelecimento de requisitos mínimos de eficiência energética para os sistemas de ar condicionado, a fixação de limites máximos de resistência ao rolamento dos pneus e a utilização de indicadores de mudança de velocidade), bem como um recurso acrescido aos biocombustíveis. Esta estratégia coloca igualmente a tónica nos esforços adicionais dos Estados-Membros no tocante, por exemplo, à gestão do trânsito, a um melhor comportamento dos automobilistas, às infra-estruturas e a uma maior redução das emissões de CO₂.
 - **Segurança rodoviária:** A Comissão considera que uma estratégia de segurança rodoviária eficaz deve assentar numa combinação de melhorias a nível da tecnologia dos veículos, das infra-estruturas rodoviárias, do comportamento dos automobilistas e de medidas de repressão. São propostas no total 11 novas medidas, entre as quais a inclusão obrigatória de um sistema de controlo electrónico da estabilidade, de dispositivos de alerta para o uso dos cintos de segurança e a utilização obrigatória de faróis durante o dia para os novos veículos.
- **Política comercial:** A comunicação propõe avaliar o potencial da utilização de acordos comerciais bilaterais (nomeadamente na Ásia) para melhorar o acesso ao mercado e frisa a necessidade de fazer aplicar os direitos de propriedade intelectual à escala mundial.
 - **Investigação e desenvolvimento:** os combustíveis renováveis e não poluentes e os veículos limpos, bem como os veículos e estradas inteligentes são identificados como as principais prioridades de investigação. Com cerca de 20 mil milhões de euros (aproximadamente 5 % do volume de negócios do sector) consagrados à investigação e ao desenvolvimento de produtos, a indústria automóvel é, em termos absolutos, o maior investidor industrial em I&D da Europa.

3. Observações na especialidade

Antes de analisar o método, o interesse e os limites desta abordagem da questão das políticas do automóvel e das políticas sectoriais em geral, o presente parecer focará os cinco grandes domínios e as respectivas propostas da Comissão.

3.1 Mercado interno: simplificação e internacionalização do quadro regulamentar

3.1.1 O CESE apoia a proposta de alargar no futuro a todas as categorias de veículos a directiva-quadro relativa à recepção dos veículos a motor. Salienta, em particular, o interesse desta disposição para a marcação das peças sobressalentes.

3.1.2 O CESE apoia a vontade manifestada de simplificar e internacionalizar o quadro regulamentar, ao mesmo tempo que desejava que a vontade de harmonização não se imponha como uma prioridade absoluta acima de todas as outras considerações.

3.1.3 Nesta perspectiva, o CESE, considerando, como a Comissão, que no plano dos princípios são preferíveis os compromissos multilaterais, apoia plenamente a Comissão, quando esta afirma estar «consciente da necessidade de manter a possibilidade de a UE legislar de forma independente do sistema da CEE/ONU quando tal for necessário para responder a objectivos da UE em termos de saúde, ambiente ou outros objectivos estratégicos». Dado o carácter potencialmente crítico de tais disposições em matéria de comércio internacional e de acesso aos mercados, deve-se manter uma certa reserva de modo que os fabricantes europeus possam ter meios de reagir às disposições estabelecidas em outras regiões do mundo e susceptíveis de prejudicar a sua competitividade.

3.2 Transportes rodoviários sustentáveis no plano ambiental

3.2.1 O CESE congratula-se com a qualidade das medidas tomadas e previstas para tornar os transportes rodoviários sustentáveis no plano ambiental. Na sequência dos compromissos da Comissão, que salienta a sua vontade de «analisar cuidadosamente os impactos da actividade reguladora futura no emprego e na segurança», o CESE alerta a Comissão para a necessidade de dar aos fabricantes tempo para desenvolverem as

(¹) Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa.

tecnologias necessárias para fazer face a estas exigências mais estritas, sem encarecimento considerável dos produtos e, *in fine*, e sem abrandamento da renovação dos parques. Esta questão, cuja importância foi salientada no relatório CARS 21, parece ter sido marginalmente tida em conta na comunicação da Comissão.

3.2.2 Nesta mesma óptica, o CESE constata com interesse a vontade da Comissão de prestar maior atenção no futuro ao verdadeiro comportamento dos veículos em matéria de emissões (ponto 8) e lamenta que a Comissão não tire partido desta abertura em matéria de controlo, manutenção e reparação dos veículos.

3.2.3 O CESE salienta que a iniciativa integrada preconizada pela Comissão se traduz numa focalização nas emissões poluentes e, em particular, nas emissões de CO₂ dos veículos novos vendidos na Europa nos anos vindouros. Com efeito, a Comissão só manifesta interesse pelas soluções tecnológicas (biocombustíveis, hidrogénio, veículos e sistemas de transporte inteligentes) ou económicas (possível inclusão do sector dos transportes rodoviários) que pretende promover. O CESE lamenta que a Comissão não explore de modo suficiente as potencialidades oferecidas por uma abordagem holística mais atenta ao lugar que o automóvel e os transportes rodoviários ocupam nas sociedades europeias.

3.2.4 O CESE salienta que o relatório CARS 21 manifestava uma preocupação explícita, por exemplo, pelo ritmo de renovação dos parques e o considerava como um factor chave. Insistia igualmente na importância dos congestionamentos. O CESE desejaria que estas pistas de promoção de um automóvel mais respeitador do ambiente sejam, a par de outras, como a promoção de novas modalidades de acesso ao automóvel, objecto de análise num mesmo pé de igualdade como as soluções tecnológicas.

3.2.5 O CESE quer salientar que a oferta e a procura de veículos menos poluentes merecem ser estimuladas. Importa, pois, que a Comissão se dedique à elaboração de incentivos fiscais coordenados, tecnicamente neutros e tanto quanto possível harmonizados em favor de determinados veículos e combustíveis, por exemplo, em função do volume das emissões de CO₂, o que contribuiria para reduzir a quantidade de CO₂ emitida pelos veículos, influenciando directamente nos consumidores e na procura.

3.3 Reforçar a segurança nas estradas europeias

3.3.1 O CESE apoia a abordagem global das questões de segurança rodoviária preconizada pela Comissão, assente na «interacção entre os progressos realizados na tecnologia dos veículos, na infra-estrutura rodoviária, no comportamento dos condutores e na aplicação da regulamentação».

3.3.2 As mesmas questões que as levantadas sobre a abordagem da questão ambiental são mais uma vez levantadas neste ponto. Assim, um dos termos chave do relatório CARS 21, que

permitia mostrar que haveria arbitragens em detrimento dos desempenhos dos veículos em matéria de ambiente e segurança, era «*at a price affordable to the consumer*» (a um preço acessível para o consumidor). Este termo não consta da comunicação.

3.3.3 Assim, em matéria de segurança rodoviária, na comunicação da Comissão a lista das propostas é a seguinte ⁽²⁾:

- tornar obrigatória a inclusão de sistemas de retenção Isofix para crianças em todos os veículos M1 novos;
- tornar obrigatória a utilização das luzes de circulação diurna (foi lançada uma consulta pública sobre esta matéria em 1 de Agosto de 2006);
- tornar obrigatória a inclusão do controlo electrónico da estabilidade, de início nos veículos pesados e em seguida nos veículos ligeiros de passageiros e veículos comerciais ligeiros, logo que tenha sido desenvolvido um método de ensaio;
- tornar obrigatórios os avisadores do uso do cinto de segurança para todos os veículos novos;
- alterar os requisitos da fase II da Directiva relativa à protecção dos peões a fim de melhorar as disposições da Directiva 2003/102/CE ⁽³⁾.

3.3.4 Numa preocupação de garantir que estas propostas não conduzam a um aumento excessivo do preço dos veículos novos, o CESE preconiza uma abordagem mais claramente centrada no preço dos veículos e no seu impacto no ritmo de renovação dos parques e, assim, na segurança rodoviária. Chama a atenção para o atraso que se regista na segunda fase do projecto de directiva relativa à protecção dos peões, que se traduz numa redução do prazo necessário para a sua aplicação por parte dos fabricantes e complica a planificação das medidas a tomar. O CESE sublinha, além disso, a necessidade de clarificar rapidamente o calendário de aplicação da directiva e o pormenor das exigências com que os fabricantes se devem conformar. Insta a Comissão a ter em conta que a segurança rodoviária significa igualmente que o parque circulante seja objecto de manutenção pelos consumidores, mesmo quando antigo. Preconiza uma avaliação e uma classificação das medidas previstas em função da relação custo/vantagens de cada uma, quando comparadas com o preço para o utilizador em relação aos impactos prováveis no número de acidentes, e suas consequências em termos de morbilidade e de sequelas para os utilizadores da estrada. Na mesma óptica, o CESE insta a Comissão a não ter exclusivamente em conta as tecnologias embarcadas, mas a integrar, de modo mais explícito, o leque das disposições susceptíveis de terem impacto no comportamento dos utilizadores da estrada (educação, prevenção, sinalização ...). Nesta perspectiva o CESE salienta que convirá, no futuro, estar especialmente atentos às consequências que a evolução demográfica terá para estas matérias e ao facto de os condutores idosos e muito idosos constituírem uma parte cada vez maior dos utentes de automóveis e das estradas.

⁽²⁾ COM(2007) 22 final, página 15.

⁽³⁾ Directiva 2003/102/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 17 de Novembro de 2003 relativa à protecção dos peões e outros utentes da estrada vulneráveis em caso de colisão com um veículo a motor e que altera a Directiva 70/156/CEE do Conselho (JO C 321 de 6.12.2003, p. 15); Parecer do CESE: JOC 234, de 30.9.2003, p. 10.

3.3.5 Na mesma óptica, e conforme preconiza o relatório CARS 21, o CESE salienta a importância dos incentivos fiscais destinados a favorecer a procura de veículos mais seguros. Deve-se estimular a oferta e a procura de veículos mais seguros.

3.4 Comércio e mercados extracomunitários

O CESE apoia a abordagem das questões de comércio internacional desenvolvida pela Comissão e, em particular, a atenção que presta aos acordos internacionais bilaterais, aos obstáculos não pautais ao comércio e à questão dos direitos de propriedade intelectual, por exemplo, na Ásia. O CESE apoia a abordagem das questões de comércio internacional desenvolvida pela Comissão e, em particular, a atenção que presta aos acordos internacionais bilaterais, aos obstáculos não pautais ao comércio e à questão dos direitos de propriedade intelectual, por exemplo, na Ásia. Convirá que, no momento da selecção dos países com os quais se tem em vista celebrar acordos de comércio livre, se tenham mais em conta os critérios económicos, designadamente a dimensão do mercado potencial e as perspectivas que oferece, assim como a abordagem recíproca em matéria de eliminação, de um e de outro lado, dos obstáculos ao comércio, etc. Para além das questões a montante, o CESE chama a atenção da Comissão para a necessidade de uma integração mais explícita do mercado das peças sobressalentes, tanto para harmonizar as modalidades vigentes nos diferentes países europeus, como para elaborar uma estratégia em relação à China, à Índia ou à Rússia. Para além das questões a montante, o CESE chama a atenção da Comissão para a necessidade de uma integração mais explícita do mercado das peças sobressalentes, tanto para harmonizar as modalidades vigentes nos diferentes países europeus, como para elaborar uma estratégia em relação à China, à Índia ou à Rússia.

3.5 Investigação e desenvolvimento

O CESE apoia plenamente a promoção da IDT e a convicção da Comissão segundo a qual os três pilares do desenvolvimento sustentável só poderão vingar se forem mantidos e aprofundados os esforços privados e públicos de investigação. Na mesma óptica manifestada no ponto 3.4, o CESE chama todavia a atenção para a necessidade de integrar neste esforço o conjunto da vertente, inclusive a jusante. Assim, devem-se levantar precocemente as questões de custos dos progressos tecnológicos, de reparação dos produtos, através das formações necessárias à adaptação da reparação e das infra-estruturas, e a Comissão deve, para tal, lançar uma política voluntarista. Convém que a Comissão oriente uma parte apropriada do sétimo programa-quadro para acções no domínio de uma abordagem integrada da segurança rodoviária, que englobe também as infra-estruturas, por exemplo os sistemas de comunicação electrónica e outras.

3.6 Tributação, indicações fiscais

O CESE apoia a Comissão que «insta o Parlamento Europeu e o Conselho a adoptarem a proposta de directiva ⁽⁴⁾ o mais rapidamente possível». Quando o Parlamento adoptar esta proposta de directiva que preconiza a harmonização fiscal, resta convencer o Conselho quanto à oportunidade de fazer convergir as disposições que actualmente são fonte de distorções entre os mercados de veículos e de serviços automóveis na União.

⁽⁴⁾ Proposta de directiva do Conselho relativa à tributação aplicável aos veículos automóveis ligeiros de passageiros (COM(2005) 261 final; Parecer do CESE, JO C 195, de 18.8.2006, p. 80.

3.7 Mercado das peças sobressalentes

Lamentando, no entanto, que os desafios que representam estas questões não tenham merecido maior destaque nas reflexões da Comissão, o CESE apoia a apologia do Regulamento (CE) n.º 1400/2002 ⁽⁵⁾ e a intenção de aplicá-lo em toda a Comunidade de modo homogéneo. O CESE apoia o imperativo de livre acesso à informação técnica. A este respeito, o CESE salienta que importa estar atento à aplicação das disposições que impõe a adopção do formato OASIS.

3.8 O método CARS 21 e sua aplicação pela Comissão

3.8.1 O CESE congratula-se com a iniciativa da Comissão, «Legislar melhor», que «visa promover a interacção coerente entre diferentes áreas políticas, garantir previsibilidade e procurar a protecção do interesse público (por exemplo, ambiente e segurança) e, ao mesmo tempo, tentar reduzir o peso da regulamentação no sector». Congratula-se com a manifesta vontade de desenvolver uma abordagem global e de integrar simultaneamente as diferentes dimensões do desenvolvimento da indústria e da sua competitividade e as diferentes partes interessadas.

3.8.2 No respeitante às vertentes sociais e industriais mencionadas nas primeiras páginas do relatório, o CESE desejaria, como a Comissão, interligá-las, uma vez que o emprego tem uma relação directa com a competitividade da indústria europeia, por um lado, e dos diferentes lugares, por outro lado. Nesta óptica, o CESE associa-se de modo global à análise proposta da situação da indústria na Europa.

3.8.3 Congratula-se com o facto de a Comissão considerar que «parece provável que a montagem dos veículos para o mercado europeu seja realizada essencialmente na Europa», todavia considerando, como a Comissão, que tal não significa, provavelmente, estabilidade de emprego.

3.8.4 O CESE insta a Comissão a estimular o diálogo entre parceiros sociais a fim de se poder antecipar e gerir os movimentos de deslocalização e de realocação do emprego na União e no exterior, como descritos no relatório CARS 21. Insta com a Comissão para que lance, na mesma perspectiva, uma reflexão sobre o destino que a evolução da fileira reserva para os subcontratantes de segunda linha ou mais, particularmente fragilizados pela evolução em curso.

3.8.5 Na mesma perspectiva, os dispositivos de ajuda previstos pela Comissão e a ideia de convocar um fórum «Reestruturação» da indústria automóvel, tendo em vista «fazer face aos desafios e melhor antever a mudança e adaptar-se-lhe» têm o pleno apoio do CESE. O CESE insta a Comissão a fazer uso desta oportunidade a fim de prever nos seus trabalhos, e de incluir nos possíveis dispositivos de ajuda, o conjunto da cadeia

⁽⁵⁾ Regulamento (CE) n.º 1400/2002 da Comissão, de 31 de Julho de 2002, relativo à aplicação do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado a certas categorias de acordos verticais e práticas concertadas no sector automóvel (JO C 203 de 1.8.2002, p. 30).

e, em particular, os actores a jusante. Com efeito, tais iniciativas inserem-se numa lógica de concertações ou de reflexões estratégicas conjuntas no sector de que necessitam os diferentes actores. O CESE salienta a sua vocação para ter um papel de relevo nestes trabalhos e debates, permitindo em particular uma representação mais visível do conjunto dos parceiros sociais e, de modo mais alargado, das partes interessadas.

3.8.6 Por exemplo, as necessidades de formação são maiores e muitas vezes muito menos concretizadas nas PME ou nas empresas muito pequenas, e os Fundos estruturais e outros instrumentos de apoio às reestruturações devem beneficiar igualmente estes actores da cadeia.

3.8.7 A Comissão conclui a sua comunicação considerando

*«existir uma oportunidade única para desenvolver **uma cultura distinta de elaboração das medidas no que se refere à política industrial.** A Comissão entende que princípios como a qualidade da legislação, a simplificação, as avaliações de impacto, as consultas das partes interessadas, os prazos de realização e a escolha dos instrumentos devem estar na raiz do desenvolvimento das propostas legislativas».*

3.8.8 O CESE associa-se a esta iniciativa e, com este parecer, desejaria assistir a Comissão na sua plena aplicação. Para tal, chama a atenção da Comissão para o carácter por vezes parcial da abordagem desenvolvida. Mais precisamente, mesmo se não

foram esquecidas, as análises desenvolvidas no relatório CARS 21, como as conclusões da Comissão, parecem marcadas por uma sub-representação, no debate, dos consumidores e dos actores a jusante. O CESE considera que a abordagem do automóvel em geral e das questões de ambiente e de segurança é insuficientemente holística: remete para uma representação da indústria demasiado centrada no produto e nas tecnologias, e insuficientemente integradora da questão dos parques e das utilizações do automóvel.

3.8.9 Assim, o CESE entende que o balanço a efectuar em 2009 deverá ter este parecer em conta e integrar melhor do que até aqui o ponto de vista da fileira e dos utilizadores a jusante. Será necessário, para tal, manter aberta a «consulta das partes interessadas», organizá-la melhor de forma que o sistema automóvel em consideração seja mais do que o dos fabricantes, e para que as «análises de impacto» se possam prever em novos termos. Quanto aos estudos de impacto, conviria melhorar a sua qualidade. Devem ser objectivos e neutros e seguir uma abordagem complexa, baseada em dados factuais e verificados. Não é judicioso que um serviço da Comissão, encarregado de emitir parecer político sobre uma problemática realize ele próprio a análise de impacto sobre esta questão. O CESE aprova a proposta de criar um comité de análises de impacto e convida a Comissão a convocar as partes interessadas geralmente esquecidas pelos arquitectos privados do sistema automóvel a regulamentar.

Bruxelas, 26 de Setembro de 2007.

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Dimitris DIMITRIADIS
