

Terça-feira, 15 de Janeiro de 2008

I

(Resoluções, recomendações e pareceres)

PARLAMENTO EUROPEU

TEXTOS APROVADOS

CARS 21

P6_TA(2008)0007

Resolução do Parlamento Europeu, de 15 de Janeiro de 2008, sobre o CARS 21: um quadro regulador concorrencial para o sector automóvel (2007/2120(INI))

(2009/C 41 E/01)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a comunicação da Comissão intitulada «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)0022),
 - Tendo em conta as conclusões da Presidência do Conselho «Concorrência» de 21 e 22 de Maio de 2007,
 - Tendo em conta o relatório final do grupo de alto nível intitulado «CARS 21 — Um Quadro Regulador Concorrencial para o Sector Automóvel no Século 21»,
 - Tendo em conta o artigo 45º do seu Regimento,
 - Tendo em conta o relatório da Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia e os pareceres da Comissão do Comércio Internacional, da Comissão dos Assuntos Económicos e Monetários, da Comissão do Emprego e dos Assuntos Sociais, da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar, da Comissão do Mercado Interno e da Protecção dos Consumidores, da Comissão dos Transportes e do Turismo e da Comissão dos Assuntos Jurídicos (A6-0494/2007),
- A. Considerando que a Comissão deu uma resposta ao relatório do grupo de alto nível CARS 21, que reuniu todas as partes interessadas para examinar as principais áreas políticas com impacto na indústria automóvel da União Europeia e emitir recomendações em relação ao futuro quadro regulador,
- B. Considerando que a indústria automóvel comunitária é um dos mais importantes sectores económicos da UE, produzindo anualmente 19 milhões de veículos e assegurando 2,3 milhões de empregos directos e 10 milhões de empregos em sectores subsidiários,

Terça-feira, 15 de Janeiro de 2008

- C. Considerando o papel vital desempenhado pelo mercado multimarca de peças sobressalentes para veículos e pelo mercado da manutenção e reparação de veículos, por garantirem uma mobilidade acessível, aumentarem as possibilidades de escolha dos 270 milhões de condutores da UE a nível dos serviços pós-venda de veículos, manterem os veículos seguros e limpos nas estradas europeias e preservarem a solidez das pequenas e médias empresas na Europa, graças ao emprego de 3,5 milhões de pessoas nas PME,
- D. Considerando que a Comissão preconiza uma estratégia integrada para garantir que as empresas da UE continuem competitivas num contexto de mundialização crescente e que esta estratégia é descrita na sua comunicação intitulada «A Europa global: Competir a nível mundial — Uma contribuição para a Estratégia do Crescimento e do Emprego» (COM(2006)0567), no documento que acompanha essa comunicação, intitulado «A Europa global: uma parceria reforçada para garantir aos exportadores europeus um melhor acesso aos mercados externos» (SEC(2007)0452) e na sua Comunicação intitulada «A Europa global — Os instrumentos de defesa comercial da Europa numa economia global em mutação — Livro Verde para consulta pública» (COM(2006)0763),
- E. Considerando que a estratégia definida nesses documentos está agora a ser aplicada nas negociações relativas a vários acordos bilaterais e regionais de comércio livre,
- F. Considerando que a indústria automóvel difere significativamente consoante os Estados-Membros em termos de estratégias, estruturas e implantação a nível mundial e que essas diferenças devem ser plenamente tidas em conta no âmbito da elaboração de uma nova estratégia comercial mais orientada para o mercado mundial,
- G. Considerando que, em 2006, a indústria automóvel da União Europeia exportou cerca de 20 % da sua produção; que, em 2004, a exportação de veículos automóveis e de peças sobressalentes e acessórios representou, respectivamente, 8,7 % e 2,8 % das exportações industriais da UE, o que indica que o sector automóvel é particularmente sensível às condições de exportação; considerando que, em 2004, o excedente da balança comercial fora da UE no sector do equipamento de transporte foi avaliado em 60 200 milhões de euros; considerando que o lugar de destaque que a União Europeia ocupa a nível global se deve, em particular, ao facto de esta ser o maior produtor mundial de automóveis e o segundo maior produtor de camiões, bem como à dimensão e ao nível de consolidação do mercado interno, à internacionalização crescente do sector automóvel, à reputação das marcas europeias e à qualidade dos serviços europeus, e ainda à forte posição que os fabricantes europeus conseguiram alcançar no domínio das exportações e à sua sólida presença em mercados com elevado potencial de crescimento,
1. Acolhe favoravelmente o relatório final do grupo de alto nível CARS 21 e a comunicação da Comissão, que apontam a direcção da política automóvel para o futuro;
 2. Espera que os parlamentos dos Estados-Membros e as respectivas regiões pretendam ser associados às conclusões do processo CARS 21; observa que uma rede interparlamentar consagrada ao exame das questões do sector automóvel e coordenada pelo Parlamento seria portadora de benefícios reais para a segurança rodoviária, para a protecção do ambiente, para a inovação e para a competitividade;

Conclusão do mercado interno do sector automóvel

3. Exorta as autoridades dos Estados-Membros a cooperarem estreitamente com a Comissão na implementação das recomendações do grupo CARS 21; salienta, em particular, a necessidade de assegurar a introdução coordenada das novas regulamentações que afectam o sector automóvel, evitando distorções no mercado interno;
4. Salienta a necessidade de aperfeiçoar o sistema de homologação da UE, o qual deve abranger todos os veículos a motor;
5. Confirma o seu apoio a um procedimento eficaz de homologação, como salientado na sua posição de 10 de Maio de 2007 aprovada em segunda leitura tendo em vista a aprovação de uma directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos⁽¹⁾;
6. Exorta a Comissão a informar anualmente o Parlamento sobre o funcionamento dos procedimentos de homologação e sobre o acompanhamento do processo de comitologia;

⁽¹⁾ Textos Aprovados, P6_TA(2007)0176.

Terça-feira, 15 de Janeiro de 2008

7. Insta a Comissão a assegurar a devida aplicação do seu Regulamento (CE) nº 1400/2002, de 31 de Julho de 2002⁽¹⁾ (regulamento de isenção por categorias), relativo à distribuição dos veículos a motor em toda a UE; considera, além disso, que, aquando da revisão do referido regulamento, a Direcção-Geral «Concorrência» da Comissão deveria encarar-se a si própria como parte interveniente da abordagem integrada da legislação neste sector;

8. Propõe que, para fomentar a competitividade da indústria automóvel da União Europeia, a revisão do regulamento de isenção por categorias seja ligada à revisão a médio prazo de CARS 21, o que pode contribuir para facilitar a cooperação entre os operadores do sector, impedir o desvio de ajudas estatais e promover a política da concorrência a nível internacional;

9. Solicita à Comissão que proponha medidas conducentes a um procedimento de registo que facilite as vendas transfronteiras, sobretudo de automóveis usados; subscreve a posição da Comissão relativa aos procedimentos de matrícula de veículos a motor⁽²⁾ e reconhece os problemas que algumas regulamentações nacionais colocam ao bom funcionamento do mercado interno; regista o impacto dessas regulamentações em sectores económicos como a locação financeira e o aluguer de veículos; insta os Estados-Membros a procederem, o mais rapidamente possível, às modificações necessárias das regulamentações em causa;

Um mercado de serviços pós-venda competitivo

10. Chama nomeadamente a atenção para as disposições legislativas, recentemente adoptadas, aplicáveis ao mercado de pós-venda de peças sobressalentes que têm incidência na segurança e no desempenho ambiental e observa que a aplicação dessas disposições criará um mercado único para esse tipo de peças;

11. Saúda a inserção, no Regulamento (CE) nº 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos⁽³⁾, e no Regulamento (CE) nº 1400/2002, de disposições que impõem o acesso ilimitado à informação técnica sobre a reparação de veículos, e convida a Comissão a continuar a envidar esforços para aplicar, em toda a Comunidade, as disposições da legislação em matéria de concorrência aplicáveis ao sector dos veículos a motor;

12. Convida a Comissão a continuar a promover uma concorrência eficaz no mercado dos serviços pós-venda do sector automóvel, inserindo as questões relacionadas com a escolha do consumidor e o acesso eficaz de operadores de mercado independentes a informação técnica, formação, peças sobressalentes, ferramentas de diagnóstico multimarcas e equipamento de ensaios na futura política relativa ao sector automóvel e em qualquer acto legislativo que suceda ao Regulamento (CE) nº 1400/2002, que expirará em 31 de Maio de 2010;

13. Observa que para os consumidores é importante dispor de informações sobre a fiabilidade e a durabilidade dos serviços, baseadas em inquéritos aos consumidores exaustivos; nota que as autoridades públicas poderiam facilitar o trabalho subjacente a estes inquéritos permitindo que os serviços de registo forneçam os contactos dos proprietários de veículos que concordem em participar no sistema;

14. Insta a Comissão a abordar devidamente a questão da «reparação aberta» de veículos em todas as novas iniciativas legislativas, nela implicando todas as direcções-gerais competente, a fim de assegurar a escolha do consumidor e a concorrência no mercado dos serviços pós-venda; considera que o mesmo se aplica às futuras medidas relacionadas com a promoção de informações sobre os novos veículos, as tecnologias da comunicação e os sistemas de transporte inteligentes;

15. Insta a Comissão a apresentar propostas com vista ao estabelecimento de um mercado comum de equipamentos e acessórios para automóveis (pneus e rodas especiais e outros acessórios) e de peças sobressalentes, dado que a diversidade das regulamentações nacionais em vigor impede um maior desenvolvimento deste sector, o qual beneficiaria de uma harmonização da legislação a nível comunitário e de uma protecção adequada da propriedade intelectual;

16. Insta a Comissão a intensificar a luta contra a importação de peças para automóveis falsificadas;

Legislar melhor e reforçar a internacionalização do quadro regulador

17. Sublinha a importância de eliminar a burocracia desnecessária, incluindo a duplicação de regulamentos decorrentes das convenções internacionais;

⁽¹⁾ JO L 203 de 1.8.2002, p. 30.

⁽²⁾ Comunicação interpretativa da Comissão relativa aos procedimentos de matrícula de veículos a motor provenientes de outro Estado-Membro (JO C 68 de 24.3.2007, p. 15).

⁽³⁾ JO L 171 de 29.6.2007, p. 1.

Terça-feira, 15 de Janeiro de 2008

18. Sublinha o papel crucial dos princípios subjacentes a uma melhor legislação (avaliações de impacto adequadas, princípio «custo-eficácia», prazos apropriados, etc.) na criação de um quadro regulador concorrencial para o sector automóvel, tal como confirmado no processo CARS 21; recorda que o roteiro regulador é parte integrante do relatório final CARS 21 e deve ser respeitado;
19. Reconhece que normas melhor concebidas, transparentes, adaptadas às actuais necessidades sociais e ambientais, que sejam aplicadas sem excepções e inseridas no quadro regulamentar internacional da indústria automóvel podem contribuir para uma maior competitividade e para condições de concorrência mais equitativas neste sector;
20. Está convicto de que a normalização estratégica constitui um vector de competitividade fundamental; em consequência, solicita à Comissão que trabalhe em prol do reconhecimento das normas europeias no mundo;
21. Acolhe favoravelmente a intenção da Comissão de substituir 38 directivas comunitárias por regulamentos UNECE, bem como a possibilidade de serem introduzidos auto-ensaios e ensaios virtuais, e convida a Comissão a prosseguir o processo de simplificação da regulamentação; reafirma que o seu aval a estas propostas está dependente da clara percepção de que o Parlamento Europeu se reserva o direito de requerer medidas legislativas independentemente do sistema da UNECE, se o considerar necessário para o cumprimento das obrigações da UE;
22. Congratula-se com a proposta da Comissão de apresentar ao Parlamento Europeu um relatório anual sobre os progressos realizados a nível da UNECE e do processo de comitologia;
23. Congratula-se com a intenção da Comissão de introduzir um mecanismo de revisão e de exame, tendo em conta a natureza intensiva da indústria automóvel em termos de tecnologia e desenvolvimento; considera igualmente, porém, que se deve recorrer com mais frequência às «cláusulas de caducidade» previstas na legislação, por forma a impedir que a legislação entrave ou anule os avanços tecnológicos que a investigação e o desenvolvimento (I&D) e as forças do mercado produzem constantemente;
24. Convida a Comissão a dar início, o mais rapidamente possível, ao processo de simplificação das Directivas 74/297/CEE ⁽¹⁾, 76/115/CEE ⁽²⁾ e 78/932/CEE ⁽³⁾, bem como do Regulamento nº 122 da UNECE;

Adopção de normas ambientais para o século XXI

25. Constata que a legislação comunitária regulamenta um mercado de 17 a 18 milhões de veículos vendidos por ano, o que é equivalente ao mercado de veículos automóveis nos Estados Unidos; espera que uma política ambiciosa em matéria de redução de emissões tenha uma influência positiva em todo o mundo, em termos de redução das emissões provenientes dos transportes;
26. Considera que a mobilidade individual e o sector automóvel devem ser tomados em consideração no contexto mais amplo da mobilidade sustentável; considera que a mobilidade e a protecção do ambiente não são forçosamente contraditórias e que a tecnologia automóvel do futuro terá de contribuir para a conciliação destes dois aspectos; na verdade, acredita que o desafio das alterações climáticas, em particular, oferece oportunidades para a concretização de avanços tecnológicos e para a introdução de inovações;
27. Está consciente da importância dos veículos para a mobilidade das pessoas idosas, nomeadamente nas zonas rurais, e das pessoas com deficiência;
28. Convida a Comissão a criar condições que assegurem a sustentabilidade do transporte rodoviário do ponto de vista ambiental, que reforcem a flexibilidade dos sistemas de produção e que elevem os níveis de competência da mão-de-obra comunitária;
29. Considera que as normas relativas às emissões poluentes se revelaram muito eficazes e já deram origem a veículos automóveis muito limpos; salienta a importância de que este efeito positivo seja igualmente extensível aos veículos pesados; considera que os benefícios de uma regulamentação ambiental estrita da UE no sector automóvel se fariam sentir muito para além do mercado da UE;
30. Acolhe com satisfação a rápida introdução das normas Euro-5 e Euro-6 para a redução das emissões poluentes dos automóveis particulares;

⁽¹⁾ Directiva 74/297/CEE do Conselho, de 4 de Junho de 1974, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao arranjo interior dos veículos a motor (comportamento do dispositivo de condução em caso de colisão) (JO L 165 de 20.6.1974, p. 16).

⁽²⁾ Directiva 76/115/CEE do Conselho, de 18 de Dezembro de 1975, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às fixações dos cintos de segurança dos veículos a motor (JO L 24 de 30.1.1976, p. 6).

⁽³⁾ Directiva 78/932/CEE do Conselho, de 16 de Outubro de 1978, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos apoios de cabeça dos bancos dos veículos a motor (JO L 325 de 20.11.1978, p. 1).

Terça-feira, 15 de Janeiro de 2008

31. Considera que a melhoria da qualidade do ar só poderá ser alcançada mediante uma renovação mais rápida do parque automóvel, em complemento da introdução de veículos menos poluentes; considera que devem ser instauradas medidas financeiras para incentivar os consumidores a substituir os seus automóveis antigos por veículos menos poluentes;

32. Acolhe favoravelmente a proposta de revisão da Directiva 98/70/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Outubro de 1998, relativa à qualidade da gasolina e do combustível para motores diesel⁽¹⁾ (Directiva «Qualidade dos combustíveis») a fim de ter em conta o ciclo de vida das emissões de gases com efeito de estufa dos combustíveis utilizados no transporte rodoviário;

33. Convida a Comissão, no contexto da legislação comunitária, a dar início ao processo de reavaliação e revisão dos procedimentos de ensaio das emissões, de modo a mais bem reflectir as condições reais de utilização, sem prejuízo da discussão em curso sobre as emissões de CO₂ dos automóveis;

34. Manifesta a sua profunda preocupação face à aplicação não harmonizada da Directiva 2000/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Setembro de 2000, relativa aos veículos em fim de vida⁽²⁾; considera que esta directiva não é suficientemente ambiciosa;

Redução substancial das emissões de CO₂

35. Congratula-se com a intenção da Comissão de reduzir as emissões de CO₂ dos veículos automóveis; considera que uma abordagem integrada, que tenha em conta todos os factores que possam contribuir para a redução das emissões de CO₂, como as infra-estruturas, o comportamento dos condutores, um sistema de incentivos para os utilizadores de automóveis mais limpos, os biocombustíveis e as tecnologias dos veículos, se afigura a mais adequada para o efeito; insta a Comissão a examinar a possibilidade de instituir um quadro comum para uma aplicação coordenada de tecnologias neutras e de incentivos fiscais, se possível harmonizados, tendentes a reduzir as emissões de CO₂ e a evitar as distorções da concorrência; insta o Conselho a chegar a um acordo sobre a proposta da Comissão de relacionar os impostos sobre os veículos automóveis com as suas emissões poluentes, como, por exemplo, o CO₂, a fim de evitar que uma aplicação não uniforme por parte dos Estados-Membros conduza a uma nova fragmentação do mercado interno;

36. Insta a Comissão a estabelecer objectivos ambiciosos, mas realistas, tendo em conta a verdadeira situação do mercado da UE, em que a taxa de renovação do parque automóvel se situa actualmente abaixo dos 10 % ao ano, pelo que salienta que a acessibilidade a carros novos desempenha um papel fundamental na consecução do objectivo comunitário; sublinha que, quanto mais ambiciosos forem os objectivos obrigatórios para as emissões de CO₂, maior será o período de adaptação que deve ser concedido à indústria automóvel;

37. Recorda à Comissão que o desenvolvimento de novos tipos de veículos de passageiros demora entre cinco e sete anos; considera que a fixação de objectivos obrigatórios deve deixar à indústria automóvel tempo suficiente para se adaptar; solicita por conseguinte à Comissão que o prazo para a fixação de objectivos obrigatórios para as emissões de CO₂ não seja anterior a 2015;

38. Considera viável o objectivo de um nível médio de emissões de CO₂/km de 125 g para o parque automóvel novo a partir de 2015; sublinha que a Comissão deve concentrar-se em objectivos de longo prazo mais ambiciosos em termos de redução de emissões de CO₂ para o sector automóvel; considera fundamental, a este respeito, escalonar os valores-alvo em função do peso do veículo;

39. Regista a intenção da Comissão de fixar um objectivo obrigatório para os agrocombustíveis e convida a Comissão a elaborar um sistema completo e obrigatório de certificação, aplicável aos agrocombustíveis introduzidos no mercado da UE; considera que os critérios de certificação devem ser concebidos de forma a garantir uma redução mínima de 50 % dos gases com efeito de estufa durante todo o ciclo de vida em comparação com os combustíveis convencionais, bem como critérios ambientais e sociais;

40. Assinala que, para realizar o objectivo de uma maior utilização de biocombustíveis e de hidrogénio que maximizem o desempenho ambiental, é urgente promover as redes locais necessárias para assegurar o aprovisionamento dos cidadãos;

41. É de opinião que as medidas para reduzir as emissões de CO₂ devem colocar uma maior ênfase na sensibilização dos condutores para as técnicas de condução económicas e para a melhor forma de tirar partido das novas tecnologias;

⁽¹⁾ JO L 350 de 28.12.1998, p. 58.

⁽²⁾ JO L 269 de 21.10.2000, p. 34.

Terça-feira, 15 de Janeiro de 2008

42. Considera que uma maior sensibilização do consumidor através de uma melhor rotulagem da eficiência do combustível e de informações mais fiáveis sobre as emissões poluentes contribuirá para reduzir as emissões de CO₂; por conseguinte, preconiza uma revisão da Directiva 1999/94/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Dezembro de 1999, relativa às informações sobre a economia de combustível e as emissões de CO₂ disponíveis para o consumidor na comercialização de automóveis novos de passageiros⁽¹⁾, tendo em conta as melhores práticas actualmente alcançadas;
43. Recorda que a forma mais simples de reduzir as emissões de CO₂ provenientes dos veículos automóveis consiste na reestruturação dos sistemas de transportes públicos;
44. Reconhece o papel de primeiro plano desempenhado pela Federação Internacional do Automóvel (FIA) no sentido da adopção de tecnologias ambientais inovadoras que permitam uma redução potencial das emissões de CO₂ e uma eficácia energética de todos os novos veículos;
45. Insta a FIA a intensificar os seus esforços para promover uma investigação rodoviária inovadora que vise, nomeadamente, melhorar a eficiência energética dos veículos;
46. Reconhece o papel que os desportos motorizados podem ter na mudança de atitude e de comportamento dos clientes em prol de uma tecnologia mais respeitadora do ambiente; assim sendo, solicita à FIA e a outros intervenientes das provas de Fórmula 1 que alterem as suas regras em conformidade, de modo a que as tecnologias mais limpas, como os biocombustíveis e os motores de quatro cilindros e híbridos, sejam mais facilmente aplicadas;
47. Solicita a elaboração de um estudo que vise repertoriar as medidas não técnicas suplementares que foram aplicadas para reduzir as emissões de CO₂ na UE;

Reforçar a segurança do transporte rodoviário

48. Saúda os esforços da Comissão para reduzir o número de vítimas de acidentes rodoviários, entre os quais se incluem a implantação de novas tecnologias avançadas; insta a Comissão a assegurar que quaisquer requisitos em matéria de equipamento de segurança dos veículos sejam introduzidos de acordo com os princípios de uma melhor legislação adoptados pelo Grupo de Alto Nível CARS 21; salienta a necessidade de uma abordagem integrada que inclua melhorias na tecnologia automóvel, medidas relacionadas com as infra-estruturas e a educação, informação e aplicação com vista à consecução dos objectivos de segurança rodoviária com um máximo de eficiência e um mínimo de custos;
49. Reconhece o papel catalisador do mercado dos veículos de gama superior, nos quais são geralmente introduzidas, pela primeira vez, estas novas tecnologias; assinala, contudo, que os sistemas de segurança suplementares podem aumentar o peso dos veículos automóveis, o que implica um aumento das emissões de CO₂;
50. Exprime a sua preocupação face ao impacto negativo, sobre a segurança rodoviária, do aumento da velocidade dos veículos; recomenda, a este respeito, a aplicação das recomendações do estudo sobre as opções futuras para a instituição do controlo técnico na União Europeia («Study for Future Options for Roadworthiness Enforcement in the European Union»), publicado pelo CITA (*International Motor Vehicle Inspection Committee*) em 2007; recomenda o apoio a uma campanha a favor de equipamentos seguros e medidas a favor da rápida adopção de sistemas de controlo electrónico da estabilidade (ESC) como equipamento de série;
51. Exorta a Comissão a melhorar o sistema de segurança rodoviária, exigindo aos Estados-Membros que tornem mais restritos os requisitos para dispor de uma licença de aprendizagem, alarguem a formação obrigatória e introduzam regras que prevejam uma formação periódica dos condutores profissionais;
52. Solicita à Comissão que proceda à anunciada avaliação ambiental 2007/2009 necessária para a tomada de medidas tendentes a reduzir o número de vítimas de acidentes rodoviários;
53. Solicita à Comissão que desenvolva um sistema que permita aos fabricantes de automóveis construir, sem serem penalizados, veículos que produzam mais emissões de CO₂ se estas forem justificadas por medidas de segurança obrigatórias adoptadas a nível comunitário;
54. Não considera que deva ser obrigatória a utilização das luzes de circulação diurna;

⁽¹⁾ JO L 12 de 18.1.2000, p. 16.

Terça-feira, 15 de Janeiro de 2008

55. Insta a Comissão a melhorar prioritariamente o sistema de inspecção transfronteiriça dos veículos e a aplicação transfronteiriça das multas previstas para a infracção do código da estrada;

Relações comerciais equitativas no sector automóvel

56. Salaria que a indústria automóvel da UE é uma das mais competitivas do mundo; considera, contudo, que a concorrência desleal e a violação dos direitos de propriedade intelectual ameaçam esta posição;

57. Destaca a importância do sistema da OMC para a indústria automóvel num contexto de globalização crescente do comércio; considera essencial que na sequência da actual Ronda de Doha para o Desenvolvimento, os construtores de automóveis tenham o maior acesso possível aos mercados dos países terceiros, em especial dos grandes países emergentes;

58. Sublinha a importância do mecanismo de resolução de litígios da OMC para resolver os problemas relacionados com a exportação para países terceiros; recorda os resultados positivos dos litígios postos à consideração da OMC relativos ao Canadá, à Índia e à Indonésia;

59. Aconselha a Comissão a dar provas de prudência nos esforços desenvolvidos para rever, em princípio, os instrumentos de defesa comercial; recorda que a indústria automóvel pode ser objecto de práticas anticoncorrenciais por parte de países terceiros e convida a Comissão a salvaguardar a filosofia básica de instrumentos de defesa comercial nas suas acções tendentes a proteger a indústria da UE contra práticas desleais;

60. Recorda que o êxito das negociações relativas a um sistema de comércio multilateral deve continuar a ser uma prioridade da UE; não obstante, apoia a intenção da Comissão de concluir novos acordos comerciais bilaterais, em primeiro lugar com a Ásia, a fim de melhorar as condições de acesso ao mercado; salienta que os Acordos de Comércio Livre devem sempre visar um elevado nível de acesso ao mercado dos países parceiros; reitera que a política da UE deve proteger a competitividade dos fabricantes de automóveis europeus na UE e nos países não comunitários; está convencido da importância, para a indústria automóvel, da conclusão de acordos bilaterais entre a UE e a ASEAN, a Índia e o Mercosul;

61. Insta a Comissão, no âmbito das actuais negociações sobre o acordo de comércio livre UE-Coreia, a garantir que a Coreia suprima todos os actuais obstáculos pautais e não pautais e não crie outros, e que aplique um maior número de regulamentos UNECE; solicita que a Comissão preveja uma estratégia de eliminação gradual das tarifas de importação da UE com salvaguardas e, por conseguinte, recomenda que esta eliminação gradual esteja ligada à supressão dos obstáculos não pautais por parte da Coreia;

62. Reitera que a Coreia assinou e ratificou o Acordo da UNECE de 1958, comprometendo-se assim a aplicar os regulamentos UNECE; insta a Comissão a sublinhar este aspecto durante as futuras negociações e a insistir na necessidade da sua rápida aplicação; assinala que um acordo de comércio livre deve, em todo o caso, exigir claramente à Coreia que permita que os automóveis importados da UE que cumprem as normas UNECE sejam colocados no mercado coreano;

63. Solicita à Comissão que estude a possibilidade de criar um grupo de trabalho e um procedimento especial de resolução rápida de litígios sobre medidas relativas ao sector automóvel, como o que foi incluído no acordo de comércio livre entre os EUA e a Coreia;

64. Sublinha a importância de uma estreita parceria com a China para o desenvolvimento de um quadro regulamentar que garanta condições de concorrência equitativas; afirma que a protecção eficaz dos direitos de propriedade intelectual é uma condição prévia para essa parceria;

65. Congratula-se com o pedido da Comissão de criar um painel da OMC para resolver os problemas pendentes relacionados com o tratamento da importação de peças para automóveis pela China, que a Comissão considera incompatível com vários artigos de diferentes acordos da OMC;

Terça-feira, 15 de Janeiro de 2008

66. Apoia as medidas tomadas pela Comissão relativas ao quadro regulamentar chinês com vista a garantir condições justas e certeza jurídica às empresas da UE activas neste mercado;
67. Salaria que a indústria europeia de pneumáticos contribui de forma considerável para o sucesso do sector automóvel europeu; solicita por conseguinte à Comissão que analise cuidadosamente o problema das barreiras técnicas injustificadas ao comércio, como os regulamentos técnicos locais, com que a indústria dos pneus se vê confrontada em importantes mercados emergentes da Ásia;

I&D no sector automóvel

68. Considera encorajantes os resultados já obtidos graças ao financiamento e à cooperação comunitária em matéria de I&D no âmbito de diversos programas, como o Sétimo Programa-Quadro em Matéria de Actividades de Investigação, Desenvolvimento Tecnológico e Demonstração, o Programa-Quadro para a Competitividade e a Inovação e o i2010; exorta a Comissão a orientar os programas de trabalho mais especificamente para as necessidades do sector automóvel resultantes da legislação ou dos objectivos obrigatórios futuros;
69. Solicita à Comissão que adopte até 2012 uma estratégia tendente a aumentar de uma forma significativa e suficiente o financiamento da I&D no sector automóvel, dando particular atenção ao sector da oferta;
70. Insta os Estados-Membros a subordinar qualquer futuro aumento do financiamento consagrado à I&D no sector automóvel ao carácter vinculativo dos objectivos em matéria de emissões de CO₂;
71. Realça a importância de mudar os modos de utilização dos veículos nas cidades; considera que, paralelamente aos veículos eficientes ao nível do consumo de combustível, a circulação de automóveis eléctricos na cidade é essencial; solicita, por conseguinte, o apoio à I&D das tecnologias necessárias;
72. Convida os Estados-Membros e as instituições da UE a darem todo o apoio necessário à I&D de tecnologias de ponta, como motores de hidrogénio, células de combustível ou híbridos;
73. Salaria o potencial das tecnologias da informação e da comunicação (TIC) para permitir evitar efeitos negativos no ambiente e na saúde pública, bem como acidentes e desperdício de energia no quadro de uma utilização a nível da União Europeia em sistemas inteligentes de gestão do tráfego, cujo objectivo consiste em facultar a fluidez da circulação; considera que os dispositivos de comunicação deveriam satisfazer uma norma europeia uniforme, a fim de garantir uma comunicação cabal veículo-infra-estrutura em todos os Estados-Membros;
74. Considera da maior importância a iniciativa «Veículo Inteligente»⁽¹⁾, o programa Galileo e outros instrumentos que contribuam para um sistema de transporte inteligente; em consequência, solicita à Comissão que apoie firmemente estas iniciativas;
75. Apoia energicamente a continuação da I&D das inovações baseadas nas TIC; considera que poderiam ser introduzidos novos desenvolvimentos tecnológicos no âmbito da iniciativa «Veículo Inteligente», a fim de ajudar a racionalizar o tráfego, de modo a que, facilitando aos condutores a decisão correcta e a escolha do trajecto mais rápido até ao seu destino, o trânsito se torne mais eficiente em termos energéticos; exorta todos os intervenientes, e em particular os Estados-Membros, a tomarem as medidas necessárias para a aplicação do eCall;
76. Considera que os trabalhos relativos ao sistema inteligente de transporte constituem a chave do sucesso da indústria automóvel e dos esforços para reduzir o impacto ambiental da indústria; considera que o Galileo deve ser citado como exemplo e que a procura de uma solução para o financiamento do Galileo por um consórcio em que os membros interessados contribuam para o desenvolvimento do projecto deve ser uma prioridade;
77. Considera que uma das primeiras Comunidades de Conhecimento e Inovação do Instituto Europeu de Tecnologia deve ser consagrada à melhoria da tecnologia automóvel tendo em vista a redução das emissões de CO₂;

⁽¹⁾ COM(2006)0059.

Terça-feira, 15 de Janeiro de 2008

Políticas de reestruturação e perspectivas

78. Considera necessário estabelecer condições gerais que assegurem a sustentabilidade da indústria automóvel europeia e que permitam que esta se mantenha na vanguarda da inovação tecnológica, ecológica e social com o apoio de uma mão-de-obra altamente qualificada;

79. Reconhece que tanto os fabricantes como os fornecedores da indústria automóvel possuem uma mão-de-obra altamente qualificada, que contribuiu, em grande medida, para o elevado nível de eficácia da indústria automóvel europeia;

80. Realça a importância da indústria automóvel europeia para o emprego, o crescimento, a inovação e a competitividade; considera que, embora a indústria automóvel tenha de sofrer substanciais transformações, são igualmente necessários ajustamentos a nível das políticas, a fim de assegurar que a regulamentação comunitária não conduza à extinção de postos de trabalho;

81. Sublinha que a legislação comunitária em matéria de ambiente, segurança rodoviária e eficiência energética requer uma educação e formação adequadas dos trabalhadores, de forma a que estes possam adaptar-se mais facilmente às mudanças, tanto de natureza técnica como regulamentar, e manter ou melhorar as suas perspectivas de trabalho;

82. Solicita à Comissão que coordene a utilização eficaz dos Fundos Estruturais e do Fundo Europeu de Ajustamento à Globalização no que respeita ao sector automóvel;

83. Solicita que sejam recusados apoios comunitários às empresas que, após deles terem beneficiado num Estado-Membro, transfiram as suas actividades produtivas para outro país sem cumprirem integralmente os contratos celebrados com o Estado-Membro em causa;

84. Salienta que, no que respeita aos futuros processos de reestruturação, a UE e os Estados-Membros devem igualmente preocupar-se com os meios de apoiar e atenuar os efeitos das mesmas e de criar novas oportunidades para os trabalhadores;

85. Considera que os circuitos de informação e de consulta e os mecanismos à disposição dos trabalhadores devem ser reforçados através da necessária revisão da Directiva 94/45/CE do Conselho, de 22 de Setembro de 1994, relativa à instituição de um conselho de empresa europeu ou de um procedimento de informação e consulta dos trabalhadores nas empresas ou grupos de empresas de dimensão comunitária⁽¹⁾;

86. Defende que é imperativo reforçar a consulta dos trabalhadores e o seu direito à informação a nível de toda a Europa, a fim de lhes permitir envolverem-se no processo de deliberação numa fase mais precoce e, conseqüentemente, suavizar os efeitos adversos das reestruturações; em conformidade, realça a importância da proposta relativa ao Fórum das Reestruturações referida na comunicação da Comissão sobre o relatório CARS 21, anteriormente referida;

87. Convida os parceiros sociais a adoptarem as políticas adequadas a favor dos que se encontrem ameaçados pela reestruturação da indústria;

88. Apela a uma melhor informação e consulta dos trabalhadores no processo de adaptação da indústria aos novos desafios colocados pela concepção e produção de veículos mais respeitadores do ambiente;

89. Insiste na necessidade de rever a relação actualmente existente entre fabricantes e comerciantes, cujo impacto na competitividade da indústria automóvel europeia tem conseqüências extremamente negativas para muitas PME do sector; considera que há que promover uma colaboração mais estável em matéria de I&D e de estratégias industriais; nesse sentido, insta a Comissão e os Estados-Membros a adoptar as políticas adequadas ou a criar o quadro necessário para estabilizar esta relação e superar as dificuldades inerentes;

90. Refere a importância de utilizar de forma mais sistemática os recursos do Banco Europeu de Investimento a fim de apoiar as PME do sector automóvel e facilitar o seu acesso ao capital de risco;

*

* *

91. Encarrega o seu Presidente de transmitir a presente resolução ao Conselho e à Comissão.

⁽¹⁾ JO L 254 de 30.9.1994, p. 64.