Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a Comunicação da Comissão – Reagir à crise na indústria automóvel europeia

[COM(2009) 104 final]

(2009/C 277/20)

Relator-geral: **Gustav ZÖHRER**

Em 25 de Fevereiro de 2009, 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

Comunicação da Comissão – Reagir à crise na indústria automóvel europeia

COM(2009) 104 final.

Em 23 de Março de 2009, a Mesa do Comité decidiu incumbir a Comissão Consultiva das Mutações Industriais da preparação dos correspondentes trabalhos, sendo relator Gustav Zöhrer e co-relator Manfred Glahe.

Dada a urgência dos trabalhos, o Comité Económico e Social Europeu, na reunião plenária de 13 e 14 de Maio de 2009 (sessão de 13 de Maio), designou relator-geral Gustav Zöhrer e adoptou, por 141 votos a favor, 2 votos contra e 5 abstenções, o seguinte parecer:

1. Contexto e síntese do documento da Comissão

1.1. A indústria automóvel foi afectada pela crise de forma mais rápida e mais grave do que a maioria dos outros sectores industriais. Por este motivo, a Comissão e os Estados-Membros lançaram, nos últimos meses, várias iniciativas para ajudar o sector a sair desta situação difícil. Na sua comunicação de 25 de Fevereiro de 2009, a Comissão realça a importância de um sector automóvel dinâmico e competitivo. Refere ainda que, para além da quebra da procura de veículos de passageiros e de veículos comerciais e das dificuldades de acesso ao financiamento agora sentidas, o sector automóvel sofre de problemas estruturais de longo prazo que são anteriores à crise.

1.1.1. Juntamente com o Grupo de Alto Nível CARS 21, com o fórum sobre a reestruturação realizado em Outubro de 2007 e com numerosos pequenos grupos de trabalho, a Comissão dedica-se, desde há muito, aos desafios que se colocam ao sector automóvel. Com o relatório de informação sobre a situação e as perspectivas do sector automóvel na Europa, adoptado em Dezembro de 2007 (CCMI/046 – Parecer sobre *O sector automóvel na Europa – Situação actual e perspectivas* (CESE 1065/2007 fin rev.)), o Comité contribuiu de forma importante para este debate, estando actualmente a elaborar um parecer sobre componentes e mercados a jusante do sector automóvel (CCMI/059 – Parecer sobre *Componentes e mercados a jusante do sector automóvel*).

1.2. Na segunda parte da comunicação, a Comissão descreve as medidas que foram tomadas e as que estão ainda previstas a nível comunitário e nos Estados-Membros no âmbito do plano de relançamento da economia europeia, em geral, e para a indústria automóvel, em particular.

2. Observações na especialidade e conclusões

2.1. O Comité congratula-se com a comunicação da Comissão, na medida em que revela que tanto a Comissão como os Estados-Membros estão dispostos a apoiar o sector automóvel nesta situação dramática. Sublinha a necessidade de um quadro coerente e

harmonizado para, por um lado, prevenir o aparecimento de tendências proteccionistas e, por outro, definir metas comuns.

2.2. A presente crise impõe uma actuação imediata. Algumas medidas têm de ser aplicadas com celeridade para proteger as PME da indústria de componentes, em particular, de um colapso e providenciar investimentos absolutamente prementes.

2.2.1. Em primeiro lugar, há que assegurar um acesso rápido e suficiente ao financiamento com objectivos específicos através dos bancos e do BEI, ou graças a auxílios e a garantias de empréstimo ou caucções dos Estados-Membros.

2.2.2. No entanto, não se podem excluir possíveis casos de insolvência. O Comité insta, por conseguinte, com a Comissão e com os Estados-Membros para que examinem em que medida as disposições do direito da insolvência promovem a continuação da actividade das empresas.

2.3. Todavia, o maior desafio colocado pela presente crise é assegurar o emprego. Trata-se de evitar o desemprego e conservar as competências (*know-how*) no sector. Nos Estados-Membros há várias medidas disponíveis para colmatar quebras no número de novas encomendas por um período limitado no tempo (por exemplo, o desemprego parcial). No entanto, em alguns Estados-Membros estas possibilidades não existem, o que acarreta despedimentos massivos. O Comité propõe, portanto, que se incite à manutenção dos trabalhadores através do intercâmbio de boas práticas e de ajudas dirigidas para objectivos precisos. Os períodos de fraca produção devem agora ser aproveitados para o aperfeiçoamento profissional dos trabalhadores.

2.3.1. O Comité saúda os esforços realizados no âmbito do Fundo Social Europeu para permitir o financiamento de medidas para preservação do emprego. Apoia a proposta no sentido de adaptar o Fundo Europeu de Ajustamento à Globalização, à luz da presente crise. Uma vez que o montante previsto no valor de 500 milhões de euros não será previsivelmente suficiente, o Comité propõe elevar esse montante para mil milhões de euros (ver parecer CCMI/063).

2.3.2. Os trabalhadores com contratos a termo e os trabalhadores temporários são os mais afectados pela crise e pela supressão de empregos dela resultante. O Comité propõe que sejam tomadas medidas especiais para estes trabalhadores e que o quadro jurídico seja rapidamente adaptado, sobretudo para os trabalhadores temporários.

2.4. São necessários estímulos para aumentar a procura. Neste contexto, há que velar por que todas as iniciativas financeiras ou fiscais (por exemplo, planos de desmantelamento) apoiem e acelerem a conversão tecnológica do sector (eficiência energética das máquinas, redução das emissões). Além disso, o Comité insta com os Estados-Membros, a Comissão, o Banco Central Europeu e os parceiros sociais para que criem condições-quadro macroeconómicas que garantam os rendimentos, reforçando, assim, a procura interna.

2.5. No que se refere aos problemas estruturais a longo prazo, o Comité remete para o relatório de informação da sua Comissão Consultiva das Mutações Industriais (CCMI), adoptado em Novembro de 2007, sobre a situação e as perspectivas do sector automóvel. Aí descrevem-se claramente os desafios que se colocam à indústria e assinala-se que é previsível uma transformação profunda do sector, que será seguramente acelerada pela crise actual.

2.5.1. Inicialmente, a crise e as medidas governamentais de apoio provocarão sobretudo um deslocamento de partes de mercado para modelos mais pequenos, mais ecológicos e menos onerosos, o que terá repercussões consideráveis no valor acrescentado dos construtores e fornecedores e influenciará de forma duradoura o sector.

2.5.2. Para que o sector saia reforçado da crise, é necessário intensificar, desde já, os esforços no âmbito da investigação e desenvolvimento, da inovação e da qualificação da mão-de-obra. Isto não é só da responsabilidade das empresas, mas também dos Estados-Membros e da Comunidade. O Comité apoia, por conseguinte, as iniciativas expostas pela Comissão.

2.5.3. Há que ter prudência quando os problemas estruturais são reduzidos à questão do excesso de capacidade. Nos últimos anos, verificou-se na Europa uma redução significativa das capacidades, sobretudo em Espanha, Portugal e Reino Unido. A este respeito, existem grandes diferenças entre os diversos construtores e filosofias distintas. O excesso de capacidade é, em parte, intrínseco ao sistema (por exemplo, a troca de modelo, a concorrência interna). Actualmente existe o risco, porém, de a crise gerar uma «razia» na produção que, posteriormente, quando a procura

voltar a crescer, poderá ter como efeito a limitação de capacidade e, por conseguinte, um aumento das importações. Assim, o Comité recomenda que esta questão seja analisada pelo Grupo de Alto Nível CARS 21.

2.5.4. Os construtores americanos em particular encontram-se numa crise estrutural profunda. O Comité congratula-se com os esforços da Comissão a fim de dar uma resposta política eficaz às dificuldades sentidas em consequência pela GM Europa e pelos seus fornecedores, coordenando as acções dos Estados-Membros em causa. A União Europeia deve insistir veementemente com os Estados Unidos da América e a General Motors para que dêem uma possibilidade de sobrevivência à parte europeia da empresa (OPEL/Vauxhall/Saab).

2.5.5. O Comité considera que para fazer face a estes desafios serão necessários mais esforços não só das empresas, mas também dos Estados-Membros e da União Europeia. O Comité apoia, por conseguinte, as propostas da Comissão para aplicação dos resultados da consulta efectuada no âmbito do CARS 21, bem como os procedimentos futuros propostos. Declara-se a favor da continuação do processo que apoia uma política industrial europeia a longo prazo, em conformidade com a Estratégia de Lisboa.

2.5.6. Além disso, o Comité realça a importância dos mercados a jusante (está em curso de elaboração um parecer sobre o tema, que será adoptado brevemente) e sugere a criação de um grupo de alto nível, com base na experiência do CARS 21, que se ocupe dos desafios específicos dos agentes no sector a jusante.

2.5.7. A parceria de antecipação da mudança na indústria automóvel, lançada pela Comissão, é um passo importante para abordar igualmente o impacto social das reestruturações. Dada a evolução alarmante da situação, o Comité insta com os parceiros sociais envolvidos e com a Comissão para que estabeleçam um diálogo social autêntico e eficaz.

2.6. O êxito futuro da indústria automóvel europeia pressupõe um livre acesso aos mercados mundiais e concorrência leal. O Comité saúda, portanto, a intenção da Comissão de aprofundar o diálogo com os parceiros comerciais. É necessário, em particular, acompanhar os acontecimentos nos Estados Unidos da América e na Ásia para garantir a igualdade de condições, a renúncia a medidas proteccionistas e discriminatórias e uma protecção eficaz da propriedade intelectual. O Comité sublinha que este é um tema pertinente no contexto da assinatura do acordo de comércio livre com a Coreia do Sul, devendo-se insistir na criação de um quadro equilibrado para a indústria automóvel europeia. O estado actual das negociações não reflecte o objectivo de eliminar as barreiras não pautais ao comércio para os produtores europeus.

Bruxelas, 13 de Maio de 2009

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Mario SEPI