

PARLAMENTO EUROPEU

2004



2009

Documento de sessão

A6-0494/2007

4.12.2007

RELATÓRIO

sobre o CARS 21: um quadro regulador concorrencial para o sector automóvel
(2007/2120(INI))

Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia

Relator: Jorgo Chatzimarkakis

Relatora de parecer (*):

Rebecca Harms, Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança
Alimentar

(*) Processo de comissões associadas - Artigo 47º do Regimento

ÍNDICE

	Página
PROPOSTA DE RESOLUÇÃO DO PARLAMENTO EUROPEU	3
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS.....	15
PARECER DA COMISSÃO DO COMÉRCIO INTERNACIONAL.....	20
PARECER DA COMISSÃO DOS ASSUNTOS ECONÓMICOS E MONETÁRIOS	27
PARECER DA COMISSÃO DO EMPREGO E DOS ASSUNTOS SOCIAIS.....	31
PARECER DA COMISSÃO DO AMBIENTE, DA SAÚDE PÚBLICA E DA SEGURANÇA ALIMENTAR (*)	36
PARECER DA COMISSÃO DO MERCADO INTERNO E DA PROTECÇÃO DOS CONSUMIDORES	40
PARECER DA COMISSÃO DOS TRANSPORTES E DO TURISMO	44
PARECER DA COMISSÃO DOS ASSUNTOS JURÍDICOS	47
RESULTADO DA VOTAÇÃO FINAL EM COMISSÃO	50

(*) Processo de comissões associadas - Artigo 47º do Regimento

PROPOSTA DE RESOLUÇÃO DO PARLAMENTO EUROPEU

sobre o CARS 21: um quadro regulador concorrencial para o sector automóvel (2007/2120(INI))

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu 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 "*Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century (CARS 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 União Europeia, produzindo anualmente 19 milhões de veículos e assegurando 2,3 milhões de empregos directos e 10 milhões de empregos em sectores subsidiários,
- 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 do consumidor - 270 milhões de condutores europeus - a nível dos serviços pós-venda de veículos, manterem os veículos seguros e limpos nas estradas europeias e preservarem a solidez das PME na Europa, graças ao emprego de 3,5 milhões de pessoas nas pequenas e médias empresas,
- D. Considerando que a Comissão preconiza uma estratégia integrada para garantir que as empresas comunitárias continuem competitivas num contexto de mundialização crescente

e que esta estratégia é descrita nas suas comunicações ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões intituladas "Europa global: Competir a nível mundial" (COM(2006)0567), "A Europa global: uma parceria reforçada para garantir aos exportadores europeus um melhor acesso aos mercados externos" (SEC(2007)0452) e "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 nessas comunicações 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 70% 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 União Europeia no sector do equipamento de transporte foi avaliado em 60,2 mil 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 Europeu seria portadora de benefícios reais para a segurança rodoviária, a protecção do ambiente, a inovação e 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 recomendação para segunda leitura da proposta de 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, aprovada em 10 de Maio de 2007¹;
6. Exorta a Comissão a informar anualmente o Parlamento Europeu sobre o funcionamento dos procedimentos de homologação e o acompanhamento do processo de comitologia;
7. Insta a Comissão a assegurar a devida aplicação do Regulamento (CE) n° 1400/2002 relativo à distribuição dos veículos a motor em toda a UE (regulamento de isenção por categorias); considera, além disso, que, aquando da revisão do referido regulamento, a Direcção-Geral "Concorrência" da Comissão deveria considerar-se 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 motor² 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) n° 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 e no Regulamento (CE) n° 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;

¹ Textos Aprovados, P6_TA(2007)0176.

² Comunicação interpretativa da Comissão relativa aos procedimentos de matrícula de veículos a motor provenientes de outro Estado-Membro (2007 C 68/04 (JO C 68 de 24.3.2007, p. 15).

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 contrafeitas;

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;
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 regulamentos comunitários 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 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 71/127/CEE¹, 74/297/CEE², 76/115/CEE³ e 78/932/CEE⁴, 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 constitui uma das maiores conquistas do século passado; é de opinião 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

¹ Directiva 71/127/CEE do Conselho (JO L 68 de 22.3.1971, p. 1).

² Directiva 74/297/CEE do Conselho (JO L 165 de 20.6.1974, p. 16).

³ Directiva 76/115/CEE do Conselho (JO L 24 de 30.1.1976, p. 6).

⁴ Directiva 78/932/CEE do Conselho (JO L 325 de 20.11.1978, p. 1).

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; insta a Comissão a adoptar, sem demora, uma proposta ambiciosa de norma Euro-VI para os veículos pesados de transporte de mercadorias;
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 relativa à 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 relativa aos veículos em fim de vida¹; 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

¹ Directiva 2000/53/CE (JO L 269 de 21.10.2000, p. 34).

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 5 e 7 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. Acolhe favoravelmente a intenção da Comissão de fixar um objectivo obrigatório de 10% para os biocombustíveis até 2020, desde que sejam respeitados critérios de sustentabilidade e promovida a utilização de tecnologia de segunda geração; solicita que seja instituída uma certificação para os biocombustíveis produzidos de forma sustentável; convida a Comissão a permitir que, na sua próxima proposta legislativa sobre os biocombustíveis, apenas sejam tomados em conta, na perspectiva do objectivo fixado, os biocombustíveis sustentáveis que tenham obtido esta certificação; salienta que os biocombustíveis de segunda geração provenientes de plantas ou partes de plantas que não estejam em concorrência directa com plantas alimentares e ofereçam maior eficiência devem ser desenvolvidos e promovidos;
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;
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, 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 permitem uma redução das emissões de CO₂ e economias a nível do rendimento energético 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 da 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 ou híbridos, sejam mais facilmente aplicadas;
47. Solicita a elaboração de um estudo que vise repertoriar as medidas não técnicas suplementares que foram implementadas para reduzir as emissões de CO₂ na UE;

Reforçar a segurança do transporte rodoviário

48. Saúda os esforços da Comissão no sentido de 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;
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, estipular claramente que a Coreia deve permitir 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. Discorda da proposta da Comissão de abolir os direitos de protecção dos desenhos e modelos pelas consequências nefastas que pode ter para o sector automóvel da UE, sem que traga vantagens para os consumidores; pede à Comissão que respeite a actual situação de igualdade de condições de concorrência no que se refere ao Japão e a certos Estados dos EUA, onde vigoram normas muito rigorosas;
66. 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;
67. 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;
68. Salaria que a indústria europeia de pneumáticos contribuiu 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;

Investigação e desenvolvimento no sector automóvel

69. 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 7º Programa-Quadro de Investigação e Desenvolvimento, o Programa-Quadro para a Competitividade e a Inovação (PCI) 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;

70. 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;
71. 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;
72. 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 investigação e desenvolvimento das tecnologias necessárias;
73. Convida todos os Estados-Membros e as instituições da UE a darem todo o apoio necessário à investigação e desenvolvimento de tecnologias de ponta, como motores de hidrogénio, células de combustível ou híbridos;
74. Salienta o potencial das tecnologias da informação e da comunicação 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;
75. 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;
76. Apoia energicamente a continuação da investigação e desenvolvimento das inovações baseadas nas tecnologias da informação e da comunicação (TIC); considera que novos desenvolvimentos tecnológicos poderiam ser introduzidos 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;
77. 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;
78. Considera que uma das primeiras Comunidades de Conhecimento e Inovação (CCI) 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.

Políticas de reestruturação e perspectivas

79. 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;
80. 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;
81. 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;
82. 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;
83. 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;
84. 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;
85. 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;
86. Convida os parceiros sociais a adoptarem as políticas adequadas a favor dos que se encontrem ameaçados pela reestruturação da indústria;
87. 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;
88. Insiste na necessidade de rever a relação actualmente existente entre fabricantes e comerciantes, cujo impacto na competitividade da indústria automóvel europeia tem consequências 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;
89. Refere a importância de utilizar de forma mais sistemática os recursos do BEI a fim de

apoiar as PME do sector automóvel e facilitar o seu acesso ao capital de risco;

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

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

A indústria automóvel europeia, que representa cerca de 3% do PIB da UE e 7% da produção industrial da União, é um dos mais importantes sectores económicos da UE, produzindo anualmente cerca de 19 milhões de veículos, aproximadamente um terço da produção mundial. É igualmente um dos principais sectores de exportação da UE, gerando excedentes comerciais da ordem de 35 000 milhões de euros por ano, e altamente inovador, com um investimento em I&D equivalente a 4% do seu volume de negócios. O sector é igualmente um dos maiores empregadores do continente, com mais de 2 milhões de empregos directos e 10 milhões de empregos indirectos, tanto em grandes empresas como em PME. Em suma, o sector automóvel constitui um factor-chave para a vida económica, social e cultural da Europa.

O sector enfrenta, no entanto, sérios desafios. O rápido progresso tecnológico, aliado a uma feroz concorrência internacional, impõe rápidas mudanças. Acresce que este sector é objecto de significativas expectativas sociais, nomeadamente em termos de ambiente e de segurança rodoviária. Desta estreita interacção entre a indústria e áreas políticas como o ambiente, a energia e os transportes resulta um dos domínios mais regulados da UE, coberto por aproximadamente 80 directivas e 115 regulamentos UNECE. O maior desafio para o sector consiste, pois, em dar resposta a múltiplas iniciativas reguladoras e, simultaneamente, manter e reforçar a sua competitividade.

O grupo de alto nível CARS 21, que reuniu as principais partes interessadas, tinha por objectivo conceber um quadro regulador que tivesse em conta, por um lado, a competitividade do sector e, por outro, os requisitos da política dos poderes públicos. Este novo quadro regulador coordenado abriria caminho para a política futura. Algumas das principais recomendações do grupo de alto nível CARS 21 apontavam para a necessidade de uma interacção coerente entre diferentes áreas políticas e de garantir a previsibilidade e proteger o interesse público, reduzindo-se ao mesmo tempo o peso da regulamentação no sector.

O relator congratula-se com o trabalho do grupo de alto nível CARS 21 e com a posição que a Comissão assumiu em relação a esse trabalho. Contudo, por domínio específico, o relator gostaria de destacar alguns pontos.

Conclusão do mercado interno do sector automóvel

No início dos trabalhos do grupo CARS 21, a indústria automóvel mostrou a sua preocupação com o elevado custo cumulativo da legislação. A análise realizada pelo grupo concluiu que o sistema de homologação actual era eficaz, que deveria ser mantido e que a maior parte da legislação era necessária e útil para a protecção da saúde, da segurança, dos consumidores e do ambiente.

O relator considera que um verdadeiro mercado interno dos automóveis, dos automóveis usados e das peças sobressalentes assume a maior importância. Sublinha a necessidade de estabelecer um sistema comunitário de homologação que abranja todos os veículos a motor e solicita à Comissão que proponha medidas conducentes a um procedimento de registo que facilite as vendas transfronteiras, sobretudo de automóveis usados. Insta, ainda, a Comissão a contribuir para o estabelecimento de um mercado comum de aparelhos de afinação e peças

sobressalentes, dado que as regulamentações nacionais em vigor impedem um maior desenvolvimento do sector.

Internacionalização do quadro regulamentar

O relator sublinha a importância de eliminar a burocracia desnecessária, incluindo a duplicação de regulamentos devido a convenções internacionais. Dado que o sector automóvel deixou de estar circunscrito a fronteiras nacionais ou mesmo a um continente, o futuro da regulamentação aplicável ao sector só pode ser considerado no contexto das regras e normas internacionais. Essas regras devem assegurar que a exportação e a importação de automóveis e peças sobressalentes para e de outras regiões do mundo não sejam dificultadas pela aplicação de normas diferentes. Em consequência, o relator solicita à Comissão que desenvolva esforços no sentido do reconhecimento das normas europeias no mundo, em especial no mercado dos veículos de gama superior, atendendo a que a Europa é líder nesse segmento e a que a normalização estratégica constitui um vector de competitividade fundamental. Congratula-se igualmente com a intenção da Comissão de substituir 38 directivas comunitárias por regulamentos internacionais UNECE. Congratula-se ainda com a identificação de 25 directivas e regulamentos UNECE em relação aos quais podem ser introduzidos auto-ensaios e ensaios virtuais. O relator insta veementemente a Comissão a dar início, com a maior brevidade, à simplificação da regulamentação em vigor. O relator está muito apreensivo com a aplicação não harmonizada da Directiva relativa aos veículos em fim de vida e considera que a intenção da Comissão de apenas solucionar este problema, que constitui um obstáculo ao mercado comum, após 2009 não é suficientemente ambiciosa.

Adopção de normas ambientais para o século XXI

Na área do ambiente, a comunicação apoia o prosseguimento da limitação das emissões poluentes. Além disso, descreve os elementos-chave de uma futura estratégia para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos automóveis. A futura estratégia basear-se-á numa abordagem integrada para atingir o objectivo da UE de 120 g de CO₂/km até 2012 através da conjugação da acção da UE e dos Estados-Membros. A Comissão tenciona propor legislação centrada em reduções obrigatórias das emissões de CO₂ para alcançar o objectivo de 130 g/km, em média, para o parque automóvel novo, através de avanços tecnológicos a nível dos motores dos veículos, e uma redução adicional de 10 g de CO₂/km, através de outros avanços tecnológicos e de uma utilização acrescida dos biocombustíveis.

O relator considera que a mobilidade individual constitui uma das maiores conquistas do século passado, que oferece milhões de possibilidades na vida quotidiana, no emprego e no turismo. Esta conquista não deve, de modo algum, ser posta em causa, mas antes adaptada às normas ambientais pertinentes. A cultura da mobilidade faz parte do estilo de vida europeu. Além disso, o relator está firmemente persuadido de que a mobilidade e a protecção do ambiente não se excluem mutuamente e de que os automóveis do futuro abrirão o caminho para um novo estilo de vida que concilie estes dois aspectos.

O relator reconhece que a redução das emissões de gases com efeito de estufa constitui um importante objectivo de todas as políticas comunitárias e que a redução das emissões de CO₂ em 20% até 2020, conforme indicado nas conclusões do Conselho Europeu de 8-9 de Março de 2007, constitui o contexto em que devem ser tomadas todas as decisões políticas. O relator convida o sector automóvel a contribuir para a redução das emissões de CO₂, mas adverte contra a sobrecarga do sector com objectivos irrealistas para compensar os fracassos

registados noutros sectores industriais. O relator solicita à Comissão que não perca de vista a importância que a indústria automóvel europeia assume para o emprego, o crescimento e a inovação europeus.

O relator considera que uma abordagem integrada constitui a forma mais adequada de reduzir significativamente as emissões de CO₂ dos veículos de passageiros. Esta abordagem integrada deve ter em conta todas as possibilidades de redução das emissões de CO₂, como infra-estruturas, comportamento dos condutores, biocombustíveis e tecnologia dos veículos.

O relator exorta a Comissão a fixar objectivos ambiciosos, mas realistas. Na sua perspectiva, quanto mais ambiciosos forem os objectivos obrigatórios para as emissões de CO₂ maior será o período que deve ser concedido à indústria automóvel para se adaptar. A este propósito, gostaria de recordar que o desenvolvimento de novos tipos de veículos de passageiros demora aproximadamente 7 anos. Uma redução obrigatória a partir de 2012 constituiria um sério risco para a indústria automóvel, na medida em que não lhe dá tempo suficiente para reagir à nova legislação. Tendo em conta que objectivos juridicamente vinculativos não serão, provavelmente, aplicáveis antes do final de 2009, o limite de 2012 é, sem dúvida alguma, insuficiente para que a indústria automóvel se possa reestruturar. Em consequência, não deverão ser fixadas para data anterior a 2015 objectivos obrigatórios para as emissões de CO₂ que dependam da tecnologia dos veículos.

O relator considera viável o objectivo de 120 g de CO₂/km, em média, para os veículos novos a partir de 2015, se forem simultaneamente tomadas outras medidas (condução ecológica, infra-estruturas, biocombustíveis, sistema de adaptação da velocidade de cruzeiro). Se for considerada unicamente a tecnologia a nível dos motores, 135 g de CO₂/km é um objectivo ambicioso, mas realista. Por último, o relator gostaria de apelar à Comissão para que não proponha novos objectivos obrigatórios para a emissão de CO₂ antes de os objectivos actuais serem juridicamente vinculativos.

O relator acolhe favoravelmente a intenção da Comissão de fixar um objectivo obrigatório para os biocombustíveis até 2012, mas considera que este objectivo não é suficientemente ambicioso.

Reforçar a segurança do transporte rodoviário

A comunicação sublinha a necessidade de adoptar uma abordagem holística para a segurança rodoviária que envolva as características dos veículos, as infra-estruturas e os utentes das vias públicas.

O relator saúda os esforços da Comissão no sentido de reduzir o número de vítimas de acidentes rodoviários, que incluem a adopção de medidas importantes como o “eCall”, a obrigatoriedade de sistemas de retenção Isofix para crianças, o controlo electrónico da estabilidade, os avisadores do uso do cinto de segurança, a protecção dos peões, os sistemas de travagem de emergência e a utilização diurna das luzes de circulação. O relator reconhece o papel catalisador do mercado de veículos de gama superior na introdução destas novas tecnologias.

Contudo, importa notar que os sistemas de segurança adicionais aumentarão o peso dos veículos automóveis, o que, por seu turno, aumentará as emissões de CO₂. Em consequência,

o relator gostaria que fosse desenvolvido um sistema que permitisse aos fabricantes de automóveis aumentar as emissões de CO₂ se tal aumento resultar de medidas de segurança. Nesse sistema, os veículos pesados com um desempenho de segurança deficiente (como o Chinese Brilliance) seriam penalizados por terem peso desnecessário.

Relações comerciais equitativas no sector automóvel

A comunicação enuncia as principais preocupações do sector automóvel em matéria de política comercial. Foram apresentadas propostas para avaliar o potencial da utilização de acordos comerciais bilaterais (nomeadamente na Ásia) para melhorar o acesso ao mercado e fazer valer os direitos de propriedade intelectual à escala mundial.

Se bem que a indústria automóvel europeia seja uma das mais competitivas do mundo, pendem sobre ela várias ameaças, como a concorrência desleal, nomeadamente o *dumping*, o desrespeito dos direitos de propriedade intelectual ou os auxílios estatais. O relator considera que as emissões de CO₂ dos veículos importados na UE devem ser tidas em conta ao abrigo das regras da OMC.

O relator gostaria ainda de chamar a atenção para dois países: relativamente à Coreia do Sul, a Comissão é convidada a suspender as negociações de um acordo de comércio livre com a Coreia até que esteja totalmente esclarecida a questão dos auxílios estatais concedidos à indústria automóvel coreana e este país cumpra as normas aplicáveis ao comércio leal. Se não for possível outra solução, os veículos automóveis devem ser excluídos do acordo de comércio livre.

Quanto à China, o relator sublinha a importância de uma estreita parceria para o desenvolvimento de um quadro regulamentar que garanta condições de concorrência equitativas. A aceitação dos direitos de propriedade intelectual constitui uma condição *sine qua non* para uma parceria deste tipo com a China.

Investigação e desenvolvimento no sector automóvel

No domínio da investigação e desenvolvimento, a comunicação identifica os combustíveis renováveis e não poluentes e os veículos e estradas inteligentes como as principais prioridades de investigação. Adota uma abordagem prospectiva e sublinha que a Comissão tem a intenção de arrancar com uma iniciativa tecnológica conjunta em matéria de células de hidrogénio e de combustível e de apresentar um regulamento sobre veículos que utilizem o hidrogénio como combustível.

O relator saúda os esforços de financiamento e cooperação já realizados em matéria de I&D europeia no âmbito de diversos programas, como o 7º Programa-Quadro de Investigação e Desenvolvimento, o Programa-Quadro para a Competitividade e a Inovação (PCI) ou o i2010. Exorta a Comissão a orientar os programas de trabalho específicos mais concretamente para as necessidades especiais do sector automóvel, tendo em conta a nova legislação ou os objectivos obrigatórios previstos.

O relator solicita à Comissão que adopte medidas para aumentar substancialmente o financiamento da I&D no sector automóvel quando, nos próximos anos, os objectivos em matéria de emissões de CO₂ ou os motores alternativos obrigatórios passarem a ser vinculativos. O aumento do financiamento da UE consagrado à I&D no sector automóvel até

2012 não deve ser inferior a 300%. Acresce que deve ser estabelecida uma clara ligação entre o aumento do financiamento público consagrado à I&D no sector automóvel e o carácter vinculativo dos objectivos em matéria de emissões de CO₂.

Por último, o relator gostaria de sugerir que uma das primeiras Comunidades de Conhecimento e Inovação do Instituto Europeu de Tecnologia seja consagrada à melhoria da tecnologia automóvel tendo em vista a redução das emissões de CO₂.

14.9.2007

PARECER DA COMISSÃO DO COMÉRCIO INTERNACIONAL

dirigido à Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia

sobre o CARS 21: um quadro regulador concorrencial para o sector automóvel
(2007/2120(INI))

Relatora de parecer: Erika Mann

SUGESTÕES

A Comissão do Comércio Internacional insta a Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia, competente quanto à matéria de fundo, a incorporar as seguintes sugestões na proposta de resolução que aprovar:

- A. Considerando que a indústria automóvel europeia figura entre as indústrias mais competitivas e mais inovadoras à escala mundial e que será crucial ter plena consciência das implicações decorrentes dos acordos multilaterais e bilaterais para este sector industrial no seu todo; considerando que é essencial instaurar, na Europa e à escala mundial, as condições adequadas para sustentar esta competitividade num contexto de crescente globalização,
- B. Considerando que a Comissão preconiza uma estratégia integrada para garantir que as empresas europeias continuem competitivas num contexto de mundialização crescente e que esta estratégia é descrita nas suas Comunicações ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões intituladas "Europa global: Competir a nível mundial" (COM(2006)0567), "A Europa global: uma parceria reforçada para garantir aos exportadores europeus um melhor acesso aos mercados externos" (SEC(2007)0452) e "A Europa global - Os instrumentos de defesa comercial da Europa numa economia global em mutação – Livro Verde para consulta pública" (COM(2006)0763),
- C. Considerando que a estratégia definida nessas comunicações está agora a ser aplicada nas negociações sobre vários acordos bilaterais e regionais de comércio livre,
- D. Considerando que a indústria automóvel na Europa difere muito conforme os Estados-Membros em termos de estratégias, estruturas e implantação a nível mundial e que essas diferenças têm de ser totalmente tomadas em consideração no estabelecimento de uma nova estratégia comercial mais orientada para o mercado mundial,

- E. Considerando que será crucial criar e manter um espaço político na Europa e a nível internacional para apoiar o desempenho ambiental da indústria automóvel na Europa; considerando que é, por isso, essencial que sejam respeitadas e promovidas normas técnicas internacionais em todo o mundo,
- F. Considerando que, em 2006, a indústria automóvel europeia exportou cerca de 70% das suas unidades de produção; considerando 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 União Europeia, o que a torna particularmente sensível às condições de exportação; considerando que, em 2004, o excedente da balança comercial fora da União Europeia no sector do equipamento de transporte foi avaliado em 60,2 mil milhões de euros,
- G. Considerando que, na UE, cerca de 12 milhões de empregos são oriundos da indústria automóvel europeia; considerando que este sector investe cerca de 4% do seu volume de negócios em investigação, tornando-o no maior investidor industrial em investigação e desenvolvimento (I&D) na Europa, e que, em 2005, contribuiu com 360 milhões de euros para a receita pública a título de impostos sobre o rendimento (3,5% do PIB da UE),
- H. Considerando que é fundamental que o Conselho do Banco Central Europeu pratique uma política cambial favorável ao desenvolvimento do emprego industrial no território da União Europeia, porque a subavaliação do dólar e do iene relativamente ao euro provoca actualmente a destruição de inúmeros empregos e uma forte degradação do nível dos salários e das condições de trabalho no ramo automóvel europeu,
- I. Considerando que, nos últimos anos, o sector automóvel internacional passou por grandes mudanças e enfrentou novos desafios, principalmente devido ao aumento da concorrência mundial, e que o risco de deslocalização das unidades de produção tem, por isso, de ser seriamente tomado em consideração na reformulação do ambiente regulamentar e comercial europeu,
- J. Considerando que o Grupo de Alto Nível CARS 21 estabeleceu e aprovou um roteiro para 10 anos, com recomendações destinadas a reforçar a competitividade global e a melhorar a situação do emprego na indústria automóvel; considerando que este roteiro faz parte integrante do relatório final do CARS 21 e que, por isso, o Parlamento Europeu aconselha uma nova análise dessas recomendações,

Abordagem multilateral

1. Destaca a importância do sistema da OMC para a indústria automóvel num contexto de globalização crescente do comércio; considera essencial que a actual Ronda de Doha para o Desenvolvimento garanta aos construtores de automóveis um acesso efectivo e ambicioso aos mercados dos países terceiros, em especial dos grandes países emergentes neste sector;
2. Considera que a harmonização das normas a nível internacional constitui uma necessidade absoluta para garantir condições de concorrência equitativas; realça que é muito importante que todos os Estados-Membros da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas (UNECE) ao Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações

Aplicáveis a Veículos (WP.29) apliquem o máximo número possível de normas previstas nos Acordos da UNECE de 1958 e 1998;

3. Sublinha a importância do mecanismo de resolução de litígios da OMC para resolver os problemas relativos à exportação para países terceiros; lembra os resultados positivos dos litígios postos à consideração da OMC nos casos do Canadá - Certas medidas que afectam a indústria automóvel, da Índia - Medidas que afectam o sector automóvel, e da Indonésia - Certas medidas que afectam a indústria automóvel;
4. Congratula-se com o pedido da Comissão de criação de um painel da OMC para resolver os problemas pendentes relacionados com o tratamento da importação pela China de peças para automóveis, que a Comissão considera incompatível com vários artigos de diferentes acordos da OMC;

Abordagem bilateral

5. Recorda que a conclusão positiva das negociações comerciais multilaterais deve continuar a ser uma prioridade para a UE; está consciente e apoia, apesar de tudo, a vontade da Comissão de negociar novos acordos comerciais bilaterais, principalmente na Ásia, a fim de melhorar as condições de acesso aos mercados; reitera a necessidade de as políticas comunitárias salvaguardarem a competitividade dos construtores automóveis europeus na Europa e em países terceiros; está convicto da importância, para a indústria automóvel, da celebração de acordos bilaterais entre a UE e o Mercosul, a ASEAN, a Índia e, depois da sua adesão à OMC, a Ucrânia e a Rússia;
6. Solicita que sejam removidos os obstáculos não pautais existentes nos acordos bilaterais; insiste em que seja garantida a correcta aplicação dos acordos nos países parceiros neste domínio; solicita, por isso, que seja estudada a possibilidade de incluir nesses acordos mecanismos de resolução de litígios;
7. Está preocupado com o atraso no reatamento das negociações com o Mercosul no quadro de um acordo de associação; critica, neste contexto, a anunciada parceria estratégica com o Brasil; pede à Comissão que informe o Parlamento Europeu sobre as consequências para a indústria automóvel e dos combustíveis;
8. Realça a particular importância para o sector automóvel europeu do Acordo de Comércio Livre (ACL) entre a UE e a Coreia, presentemente em curso de negociação; requer à Comissão que pondere sobre uma estratégia de eliminação progressiva dos direitos aduaneiros da UE com salvaguardas, pelo que recomenda que tal seja articulado com o levantamento das barreiras não pautais por parte das autoridades coreanas; destaca a importância de levar a cabo uma avaliação de impacto antes de se ponderar a celebração de um acordo bilateral; deplora que assim não tenha sido no caso do ACL entre a UE e a Coreia; convida a Comissão a negociar um acordo global mais orientado para o objectivo de se alcançar um acordo equilibrado, do que de cumprir as restrições de ordem temporal;
9. Reitera que a Coreia assinou e ratificou o Acordo da UNECE de 1958, tendo-se por conseguinte comprometido a aplicar a regulamentação usual; convida a Comissão a sublinhar este aspecto durante as negociações e a insistir quanto à necessidade da sua rápida aplicação; assinala que o ACL deve, em todo o caso, indicar claramente que a

Coreia autoriza os automóveis europeus que cumprem as normas UNECE a acederem efectivamente ao mercado coreano;

10. Solicita à Comissão que estude a possibilidade de um mecanismo 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, segundo o qual a parte queixosa pode suspender as suas concessões pautais sobre os automóveis de passageiros e fixar os direitos à taxa da nação mais favorecida em vigor, se um painel verificar a existência de uma violação de um compromisso no sector automóvel ou a anulação/redução dos benefícios previstos, mecanismo esse que a Comissão poderia eventualmente incluir nos ACL da União Europeia;
11. Convida a Comissão a avaliar a possibilidade de criar um Grupo de Trabalho sobre veículos automóveis, como foi feito no âmbito do acordo de comércio livre entre os EUA e a Coreia, que prevê um sistema de alerta precoce especializado para fazer face a questões regulamentares que possam surgir no futuro e promover boas práticas em matéria de regulamentação; está convencido de que tal grupo poderia ser também criado no contexto do acordo de comércio livre União Europeia-Coreia e ser eventualmente prevista a sua criação no quadro de outros acordos de comércio livre em que a indústria automóvel europeia tenha interesses específicos;
12. Solicita à Comissão que melhore substancialmente o acesso ao mercado chinês, eliminando barreiras não pautais que distorcem o comércio, barreiras regulamentares e restrições ao investimento; pede também à Comissão que tenha estas medidas em especial consideração nas próximas negociações do acordo de Parceria e Cooperação entre a União Europeia e a China;
13. Salaria que a indústria europeia de pneumáticos contribui de forma considerável para o sucesso do sector automóvel europeu; solicita, por isso, 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;
14. Afirma que os regulamentos técnicos são, em parte, responsáveis pelo grande défice da balança comercial no sector dos pneus entre a União Europeia e os principais mercados asiáticos;

Biocombustíveis

15. Realça a importância do investimento nos biocombustíveis de segunda geração; salienta que ele reveste particular significado face à já existente concorrência entre biocombustíveis de primeira geração e algumas culturas básicas; considera que o investimento em I&D no domínio dos biocombustíveis de segunda geração devem merecer a máxima prioridade no âmbito do Sétimo Programa-Quadro de Investigação;
16. Sublinha que o desenvolvimento futuro das capacidades e a inovação no domínio dos biocombustíveis na Europa devem ser defendidos e promovidos por políticas europeias; nota que é essencial uma estratégia a nível mundial para desenvolver normas e tecnologias para uma segunda geração sustentável de biocombustíveis;

Matérias-primas

17. Considera que o acesso às matérias-primas é um elemento fundamental da indústria automóvel; solicita à Comissão e aos Estados-Membros que atribuam elevada prioridade a estratégias de acesso e importação de matérias-primas relativamente a actores importantes de países terceiros;

Investimento directo estrangeiro e estabelecimentos estrangeiros

18. Nota que o investimento directo estrangeiro e a implantação de estabelecimentos estrangeiros são componentes essenciais da indústria automóvel mundial dos nossos dias; insiste, porém, que têm de continuar a ser criadas na Europa as condições para um sector automóvel florescente;
19. Salaria que as empresas europeias que se instalam em países fora da União Europeia devem respeitar os princípios da responsabilidade social das empresas e as normas sociais internacionais, como as normas da OIT e os princípios de um trabalho digno; recomenda que seja estudado atentamente o conceito de conselho de assuntos laborais previsto no ACL EUA-Coreia; sublinha que deve merecer especial atenção a aplicação dessas normas nas chamadas zonas económicas especiais, onde os direitos dos trabalhadores e dos sindicatos são muitas vezes negligenciados;

Direitos de propriedade intelectual (DPI)

20. Assinala que a indústria automóvel europeia confere um orçamento considerável à investigação e ao desenvolvimento; mostra-se por isso profundamente apreensivo face ao incumprimento dos DPI nos grandes países emergentes; convida o Governo chinês a garantir, em particular, a aplicação e o cumprimento do Acordo sobre os aspectos dos direitos de propriedade intelectual relacionados com o comércio (ADPIC) e da regulamentação internacional relativa aos DPI, no propósito de lutar eficazmente contra a falsificação e a pirataria; convida urgentemente a Comissão a prestar especial atenção ao problema da protecção dos DPI na negociação dos próximos acordos bilaterais, e a incluir disposições sobre a protecção da tecnologia avançada;
21. Discorda da proposta da Comissão de abolição dos direitos de protecção dos desenhos e modelos pelas consequências nefastas que pode ter para o sector automóvel europeu, sem que traga vantagens para os consumidores; pede à Comissão que respeite a actual situação de igualdade de condições de concorrência no que se refere ao Japão e a certos Estados dos EUA, onde vigoram normas muito elevadas;
22. Discorda da proposta da Comissão de alterar o sistema de marcação de origem em vigor na União Europeia, salientando que a indústria automóvel está particularmente dependente da confiança dos clientes nas suas marcas; sublinha que a marcação dos automóveis ou das peças, tal como previstas na proposta da Comissão, teria um impacto negativo sobre o fabricante, sobrecarregando-o com novas barreiras não pautais;

Criar as condições certas para o comércio e accionar os instrumentos de defesa adequados

23. Aconselha prudência nos esforços desenvolvidos pela Comissão para rever, por 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;

24. Insta a Comissão a intensificar a luta contra a importação de peças para automóveis contrafeitas;

Meio ambiente e comércio

25. Apoia o objectivo da UE de reduzir as emissões de CO₂ para 120 g/km até 2012; convida a Comissão a encorajar iniciativas similares através do seu Acordo de Parceria e Cooperação e dos Acordos de Comércio Livre bilaterais; destaca o importante papel protagonizado pela indústria automóvel na redução das emissões à escala mundial; sublinha que só uma abordagem integral e internacional permitirá reduzir consideravelmente as emissões de CO₂; acredita, porém, que os benefícios que a regulamentação ambiental da União Europeia trará para o sector automóvel far-se-ão sentir bem além dos mercados da União Europeia; realça que, na estratégia da UE, deve ser tida em conta a investigação relativa aos biocombustíveis de segunda geração e aos combustíveis alternativos, os resultados em matéria de segurança rodoviária, bem como o estabelecimento de normas internacionais e de incentivos à retirada da circulação da maior parte dos veículos poluentes;
26. Salaria que uma significativa redução das emissões de CO₂ não é possível se não forem feitos mais esforços por outros actores, incluindo os condutores, os fornecedores de infra-estruturas, a indústria dos combustíveis e as pessoas que participam nos sistemas de gestão das cidades e das estradas; recomenda a troca de experiências com parceiros comerciais de países terceiros neste domínio, como, por exemplo, o Japão.

RESULTADO DA VOTAÇÃO FINAL EM COMISSÃO

Data de aprovação	12.9.2007
Resultado da votação final	+ : 25 - : 1 0 : 4
Deputados presentes no momento da votação final	Kader Arif, Francisco Assis, Graham Booth, Daniel Caspary, Françoise Castex, Glyn Ford, Eduard Raul Hellvig, Jacky Henin, Syed Kamall, Sajjad Karim, Alain Lipietz, Caroline Lucas, Marusya Ivanova Lyubcheva, Erika Mann, Helmuth Markov, Cristiana Muscardini, Vural Öger, Georgios Papastamkos, Godelieve Quisthoudt-Rowohl, Tokia Saïfi, Peter Šťastný, Robert Sturdy, Gianluca Susta, Daniel Varela Suanzes-Carpegna, Corien Wortmann-Kool, Zbigniew Zaleski
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	Małgorzata Handzlik, Pia Elda Locatelli, Eugenijus Maldeikis, Javier Moreno Sánchez
Suplente(s) (nº 2 do art. 178º) presente(s) no momento da votação final	

4.10.2007

PARECER DA COMISSÃO DOS ASSUNTOS ECONÓMICOS E MONETÁRIOS

dirigido à Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia

sobre o CARS 21: um quadro regulador concorrencial para o sector automóvel
(2007/2120(INI))

Relator de parecer: Antolín Sánchez Presedo

SUGESTÕES

A Comissão dos Assuntos Económicos e Monetários insta a Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia, competente quanto à matéria de fundo, a incorporar as seguintes sugestões na proposta de resolução que aprovar:

1. Chama a atenção para a importância macroeconómica da indústria automóvel, que representa 3% do PIB da Europa e 7% do emprego industrial europeu, assegura 8% da totalidade das receitas orçamentais dos Estados-Membros, dedica mais recursos à I&D do que qualquer outra indústria e atrai um sexto das despesas dos agregados familiares europeus; constata que o lugar de destaque que a Europa 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 a uma sólida presença destes em mercados com elevado potencial de crescimento;
2. Acolhe favoravelmente a Comunicação de Comissão "CARS 21", por aplicar a estratégia de Lisboa de crescimento e de criação de emprego sustentável à indústria automóvel, um dos pilares da economia europeia e mundial; considera que a formulação de recomendações e a criação de um quadro europeu que favoreça o aumento da produtividade e a capacidade de inovação do sector são essenciais para permitir que este evolua no sentido de um ambiente aberto ao comércio livre e à concorrência internacional e responda de maneira sustentável às necessidades e à procura de mobilidade e transporte;
3. Exprime a sua determinação em participar activamente em todas as fases desta iniciativa, de acordo com as suas responsabilidades, por forma a reforçar a legitimidade, o impacto e a eficácia das acções empreendidas a fim de alcançar os objectivos propostos; defende igualmente o maior envolvimento possível das diferentes instituições existentes nos Estados-Membros e com competências nesta matéria;

4. Recomenda vivamente que os objectivos de crescimento sustentável e de criação de emprego da Estratégia de Lisboa sejam verdadeiramente perseguidos, evitando medidas susceptíveis de aumentar as pressões no sentido da redução do número de postos de trabalho na indústria automóvel europeia e de comprometer a sua competitividade a nível internacional;
5. Salienta que a melhoria do desempenho ambiental em todo o ciclo de vida dos veículos é crucial para a competitividade futura da indústria automóvel europeia; considera que uma regulamentação ambiciosa em matéria ambiental acelerará o processo de introdução de inovações ao mercado;
6. Apoia uma estratégia integrada que defina os objectivos políticos e permita dar respostas flexíveis, de acordo com os princípios de uma melhor legislação e de uma boa relação custo-benefícios; apoia uma harmonização internacional das normas, no âmbito da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas (UNECE), que procure simplificar e reduzir o peso regulador neste domínio; salienta, contudo, que esse processo de harmonização internacional não deverá impedir que a União Europeia legisle com independência em relação ao sistema UNECE, sempre que tal seja necessário para cumprir os seus objectivos em matéria de saúde, segurança e protecção dos consumidores e do ambiente;
7. Salienta a importância crucial de acelerar o processo de melhoria da frota automóvel europeia, a par da renovação das frotas e a preços acessíveis; sublinha a especial responsabilidade do sector público;
8. Salienta que a indústria automóvel não tem cumprido o objectivo da redução de emissões que prometeu alcançar no âmbito da abordagem voluntária utilizada até ao momento actual;
9. Congratula-se com a perspectiva de revisão da Directiva 2000/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Setembro de 2000, relativa aos veículos em fim de vida¹ e solicita à Comissão que não só introduza melhorias na aplicação prática pelos Estados-Membros, mas crie também um incentivo à renovação das frotas automóveis europeias; considera que uma reforma fiscal que promova a renovação da frota automóvel e a retirada de veículos antigos poderia ser um instrumento adequado para alcançar este objectivo;
10. Salienta que a protecção dos consumidores é uma prioridade da política europeia; considera que os veículos automóveis europeus devem continuar acessíveis à ampla massa dos consumidores europeus e solicita que sejam evitadas medidas que dêem lugar a um aumento do preço dos veículos automóveis a expensas do consumidor;
11. Constata, à luz dos Objectivos de Lisboa no domínio do crescimento económico e do emprego, que a deslocalização de unidades de produção de veículos automóveis para países terceiros no intuito de aliviar a pressão dos custos não é aceitável e insta a que sejam evitadas medidas regulamentares que encorajem essa deslocalização;

¹ JO L 269 de 21.10.2000, p. 34.

12. Salienta que só é possível preservar e promover a concorrência entre fabricantes de automóveis europeus mediante a fixação de limites máximos e mínimos de emissões de CO₂ específicos para cada segmento, uma vez que a fixação de valores médios para a frota não permite ter em consideração as prioridades divergentes das gamas de produtos dos fabricantes europeus e prejudica a concorrência;
13. Defende a adopção de uma política fiscal simples e coerente com os objectivos da União Europeia; apoia a abolição do imposto de matrícula dos veículos, o reembolso dos impostos pagos duplamente em operações transfronteiriças, a introdução de elementos directamente ligados às emissões de CO₂ e o estabelecimento de um quadro europeu para os incentivos fiscais tendente a favorecer a introdução de tecnologias inovadoras em matéria de segurança e ambiente; lamenta, neste contexto, que a proposta de directiva relativa à tributação dos veículos de passageiros, que visa a redução das emissões de CO₂, não tenha ainda sido adoptada pelo Conselho; insta à sua rápida adopção e aplicação;
14. Recorda que a justa compensação aos titulares de direitos de propriedade intelectual é compatível com a promoção da concorrência e a melhoria do mercado interno; apela à promoção da protecção e ao respeito dos direitos de propriedade intelectual a nível internacional;
15. Congratula-se com a intenção da Comissão de estimular a I&D; tenciona, dentro do quadro orçamental geral, afectar mais recursos às actividades de I&D da indústria automóvel;
16. Insiste na necessidade de desenvolver a concorrência com serviços de pós-venda independentes, bem como no mercado das peças sobresselentes; considera que se tem de oferecer a possibilidade de escolha de serviços de alta qualidade e peças sobresselentes equivalentes, por forma a permitir que os compradores de veículos consigam também assegurar a sua manutenção a preços comportáveis durante a vida útil dos mesmos;
17. Propõe que, para fomentar a competitividade da indústria automóvel europeia, a revisão do sistema de isenção no sector automóvel seja ligada à revisão a médio prazo de CARS 21, que se facilite a cooperação entre os operadores do sector, que se impeça o desvio de ajudas públicas e se promova a política da concorrência a nível internacional;
18. Acolhe favoravelmente o desejo 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; no entanto, também considera que se deve recorrer com mais frequência às “cláusulas de caducidade” previstas na legislação, por forma a impedir que a directiva entrave ou anule os avanços tecnológicos que a I&D e as forças do mercado produzem constantemente;
19. 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;
20. Acolhe favoravelmente a intenção da Comissão de simplificar e internacionalizar a

legislação; salienta a importância de rejeitar as regras que são supérfluas, porque se sobrepõem às convenções internacionais.

RESULTADO DA VOTAÇÃO FINAL EM COMISSÃO

Data de aprovação	3.10.2007
Resultado da votação final	+ : 32 - : 2 0 : 0
Deputados presentes no momento da votação final	Mariela Velichkova Baeva, Pervenche Berès, Zsolt László Becsey, Sharon Bowles, Udo Bullmann, Ieke van den Burg, David Casa, Jean-Paul Gauzès, Robert Goebbels, Dariusz Maciej Grabowski, Gunnar Hökmark, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Othmar Karas, Pii-Noora Kauppi, Wolf Klinz, Guntars Krasts, Astrid Lulling, Gay Mitchell, Cristobal Montoro Romero, John Purvis, Alexander Radwan, Bernhard Rapkay, Heide Rühle, Antolín Sánchez Presedo, Manuel António dos Santos, Olle Schmidt, Cristian Stănescu, Margarita Starkevičiūtė, Sahra Wagenknecht.
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	Katerina Batzeli, Harald Ettl, Thomas Mann, Bilyana Ilieva Raeva, Donato Tommaso Veraldi.
Suplente(s) (nº 2 do art. 178º) presente(s) no momento da votação final	

28.6.2007

PARECER DA COMISSÃO DO EMPREGO E DOS ASSUNTOS SOCIAIS

dirigido à Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia

sobre o CARS 21: um quadro regulador concorrencial para o sector automóvel (2007/2120(INI))

Relatora de parecer: Ona Juknevičienė

SUGESTÕES

A Comissão do Emprego e dos Assuntos Sociais insta a Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia, competente quanto à matéria de fundo, a incorporar as seguintes sugestões na proposta de resolução que aprovar:

1. Reconhece que, não obstante a reestruturação, na UE a 27 a indústria ainda mantém cerca de 2 milhões de postos de trabalho directos (7% de emprego na manufactura europeia) e apoia outros 10 a 12 milhões de postos de trabalho;
2. 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;
3. Reconhece que normas melhor concebidas, transparentes, adaptadas às actuais necessidades sociais e ambientais, que sejam aplicadas sem excepções e inseridas no quadro regulamentar internacional do sector automóvel podem contribuir para que haja uma concorrência social e economicamente mais sã no sector em questão;
4. 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;
5. Salaria 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;
6. Exorta os Estados-Membros a incrementarem a realização das modernizações necessárias, no âmbito da Estratégia de Lisboa, para conseguir mais e melhores postos de trabalho, promover a competitividade europeia, a nível global, no que respeita aos conhecimentos científicos mais recentes e reforçar as estruturas socioeconómicas europeias;

7. Considera que, tendo em vista a preservação do emprego e, simultaneamente, o aumento da competitividade, a UE e os Estados-Membros devem continuar a investir na investigação, na tecnologia, na educação e na formação;
8. Reconhece que os Fundos comunitários (p. ex. o Fundo Social e o Fundo Europeu de Ajustamento à Globalização (FEG)¹ e o financiamento dos Estados-Membros devem ser destinados, em larga medida, a limitar as consequências das transições em curso na indústria e a continuar a promover a educação e a formação permanente para os trabalhadores do sector;
9. Convida os parceiros sociais a adoptarem as políticas adequadas a favor dos que se encontrem ameaçados pela reestruturação da indústria;
10. Salaria que, tendo em conta as reestruturações em curso, as redistribuições e as perdas de postos de trabalho, é importante que os trabalhadores sejam devidamente consultados e informados sobre as decisões tomadas pelas multinacionais, sobretudo no que respeita aos processos de tomada de decisões que tenham um impacto na vida dos trabalhadores, para assegurar que seja possível antecipar e gerir melhor as mudanças. A este respeito, são necessários mais esforços, quer tendo em vista uma melhor aplicação da Directiva relativa à instituição de um Conselho de Empresa Europeu, quer para determinar quais as modificações que poderiam ser introduzidas na directiva para melhorar a sua aplicação.

¹ O FEG não apoia empresas, mas está disponível para trabalhadores individuais que tenham perdido os seus postos de trabalho na sequência da globalização.

Explanatory Memorandum

This opinion focuses on the consequences for employment regarding the automotive regulatory framework¹.

The car manufacturing industry is facing a transition period due to market forces.

Examples of trends in the industry are:

1. Existing overcapacities in certain Member States are pushing manufacturers to close existing plants.
2. Also, aggressive price competition between manufacturers is pushing manufacturers to relocate their plants in countries with cheaper labour force. Within Europe, car manufacturers producing in the EU 15 tend to favour outsourcing to new Member states such as Czech Republic or Slovakia for the supply of the European market. It has led to a shift from the EU15 to the EU10, for instance, between 2000 and 2005, the manufacture of motor vehicles was among the top five employment growth sectors in the Czech Republic.
3. Also globalisation has its effects. When it comes to the production aimed at external market, many car manufacturers now tend to favour building their manufacturing plants in the heart of the big markets they are aiming at (for example China, Brazil). This transition has an impact on the employment in this sector within the world.

Despite the overcapacity problem and the pressures from globalisation, car production within Europe (including EU-15) still has advantages (high-skilled work force, good infrastructures, common market, proximity of a big market, network of suppliers). EU 27 as a whole therefore remains the world's largest vehicle producer and the car industry still holds around 2 million direct jobs in the manufacturing of vehicles and components (7% of all manufacturing employment in the EU). It is also supporting an additional 10 to 12 million jobs in the EU. When it comes to the EU 15, employment in the car sector has declined but car manufacturing remains very important. In 2005, more than 13 million cars were produced in EU 15.

Active policy tools can therefore be relevant and they should be used in order to strengthen European socio-economic structures in a way to reinforce Europe's added value on the world market and maintain employment in the car industry. For example, the EU and the Member States should further invest in education and training (implementation of *Lifelong Learning Program*, positive use of EU funds such as the ESF to promote projects aiming at the improvement of production methods and employment).

At the same time, considering that further restructuring will occur despite efforts in adapting the car manufacturing industry in Europe, the EU and the Member States also need to focus on the smoothening of restructuring and the offering of new possibilities for automobile workers. For example, EU funds (Social fund, ERDF) should be used to a full extent for the support of the ongoing car manufacturing transition. The Globalisation Adjustment Fund is a

¹ COM(2007)0022.

good example of fund helping the workers affected by globalisation-related redundancies in all kinds of industries. Also, directives on information and consultation of workers and other collective redundancies should be fully respected when transitions occur. Therefore efforts are needed either to better implement the Directive on the establishment of a European Works Council or to understand what changes to the Directive might be appropriate to improve its implementation.

PROCESSO

Título	CARS 21: um quadro regulador concorrencial para o sector automóvel	
Número de processo	2007/2120(INI)	
Comissão competente quanto ao fundo	ITRE	
Parecer emitido por Data de comunicação em sessão	EMPL 6.6.2007	
Cooperação reforçada – Data de comunicação em sessão		
Relator de parecer Data de designação	Ona Juknevičienė 28.2.2007	
Relator de parecer substituído		
Exame em comissão	7.6.2007	26.6.2007
Data de aprovação	27.6.2007	
Resultado da votação final	+: -: 0:	28 1 0
Deputados presentes no momento da votação final	Jan Andersson, Alexandru Athanasiu, Edit Bauer, Jean-Luc Bennahmias, Emine Bozkurt, Iles Braghetto, Philip Bushill-Matthews, Derek Roland Clark, Luigi Cocilovo, Jean Louis Cottigny, Richard Falbr, Carlo Fatuzzo, Ilda Figueiredo, Roger Helmer, Karin Jöns, Ona Juknevičienė, Raymond Langendries, Elizabeth Lynne, Mary Lou McDonald, Thomas Mann, Jiří Maštálka, Maria Matsouka, Csaba Óry, Elisabeth Schroedter, José Albino Silva Peneda, Gabriele Stauner, Gabriele Zimmer	
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	Rumiana Jeleva, Magda Kósáné Kovács, Sepp Kusstatscher, Jamila Madeira, Glenis Willmott	
Suplente(s) (nº 2 do art. 178º) presente(s) no momento da votação final	Manolis Mavrommatis	
Observações (dados disponíveis numa única língua)	...	

16.10.2007

PARECER DA COMISSÃO DO AMBIENTE, DA SAÚDE PÚBLICA E DA SEGURANÇA ALIMENTAR (*)

dirigido à Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia

sobre o CARS 21: um quadro regulador concorrencial para o sector automóvel
(2007/2120(INI))

Relatora de parecer (*): Rebecca Harms

(*) Processo de comissões associadas - Artigo 47º do Regimento

SUGESTÕES

A Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar insta a Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia, competente quanto à matéria de fundo, a incorporar as seguintes sugestões na proposta de resolução que aprovar:

1. Salienta que a melhoria do desempenho ambiental no ciclo de vida dos veículos é essencial para a competitividade da indústria automóvel europeia; solicita, por conseguinte, à Comissão que elabore um quadro legislativo aplicável a todos os veículos vendidos na UE, que conduza à inovação no sector ambiental e à liderança no mercado no respeitante a veículos com um melhor desempenho ambiental;
2. Considera que os fabricantes de veículos tiveram já muito tempo para melhorar o desempenho ambiental ao longo do ciclo de vida dos veículos e que lhes deve ser dado um sinal forte para que acelerem as melhorias anteriormente citadas;
3. Recorda a Resolução do Parlamento de 5 de Julho de 2005 sobre a Promoção de Tecnologias para o Desenvolvimento Sustentável: Plano de Acção sobre Tecnologias Ambientais da União Europeia¹, que salienta que só uma política com objectivos políticos ambientais claros e ambiciosos, como, por exemplo, a legislação destinada a reduzir as emissões médias de CO₂ provenientes dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros para 120g/km de CO₂ até 2012, pode gerar uma procura suficiente para que sejam introduzidas inovações no mercado;
4. Consciente da amplitude das reduções dos gases com efeito de estufa necessárias na

¹ JO C 157 E de 6.7.2006, p. 77

Europa e em todo o mundo, com vista a prevenir os efeitos perigosos das alterações climáticas, insiste em que se introduzam medidas urgentes para melhorar de forma significativa o rendimento dos combustíveis no sector automóvel;

5. Consciente do grande número de pessoas mortas ou feridas em acidentes rodoviários, insta a indústria automóvel a colocar ainda mais ênfase no desenvolvimento e aplicação de medidas tecnológicas mais inovadoras e eficazes, a fim de melhorar, no que respeita aos automóveis, a segurança dos utentes da estrada;
6. Expressa a sua preocupação quanto aos importantes efeitos negativos a nível ambiental, social e climático relacionados com a produção de combustíveis vegetais sem que exista um quadro regulamentar fiável em matéria de ambiente; salienta a necessidade de lograr uma política sustentável em matéria de biocombustíveis na União Europeia e na produção de biocombustíveis destinados ao mercado da União Europeia nos territórios dos seus parceiros comerciais; reclama o desenvolvimento da certificação dos biocombustíveis produzidos de modo sustentável; solicita à Comissão que, na sua proposta legislativa relativa à redução das emissões de CO₂ provenientes dos automóveis, apenas permita que os biocombustíveis certificados como sustentáveis sejam tidos em conta para a realização do objectivo de 120 g de CO₂/km; realça que os biocombustíveis de segunda geração obtidos a partir de plantas ou componentes de plantas, que não compitam directamente com as utilizações alimentares e que permitam maior eficiência, devem ser mais desenvolvidos e beneficiar de um ainda maior apoio; considera que o rendimento dos veículos deve ser consideravelmente melhorado, se pretendermos que os biocombustíveis desempenhem um papel sustentável na redução do impacto dos transportes no clima ou na diminuição da dependência do petróleo;
7. Expressa, além disso, a sua preocupação face à possibilidade de o aumento da procura mundial de combustíveis para o sector dos transportes resultar numa exploração de fontes não convencionais de petróleo como por exemplo, areias asfálticas ou combustível obtido pela liquefacção do carbono, com danos ambientais substanciais; neste contexto, acolhe com satisfação a proposta de que a revisão da directiva relativa à qualidade do combustível tenha em conta as emissões de gases com efeitos de estufa libertados no ciclo de vida dos combustíveis usados nos transportes rodoviários; considera que os benefícios de rigorosa regulamentação ambiental no sector automóvel pode ter repercussões para além do mercado da UE;
8. Acolhe com satisfação a rápida introdução das normas Euro-5 e Euro-6 para a redução das emissões de poluentes pelos automóveis ligeiros de passageiros; insta a Comissão a adoptar, sem demora, uma proposta ambiciosa de norma Euro-VI para os veículos pesados de transporte de mercadorias;
9. Apoia a substituição das directivas europeias por regulamentação internacional e auto-ensaios, desde que tal não tenha repercussões negativas na protecção da saúde, segurança ou meio ambiente; solicita que sejam previstas disposições adequadas que garantam a transparência e o acesso público aos dados dos ensaios;
10. Convida a Comissão, no contexto da legislação europeia, a dar início uma nova avaliação e à 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 o CO₂ libertado

pelos automóveis;

11. Acolhe com satisfação uma abordagem integrada da elaboração de políticas, desde que não seja implementada em detrimento das medidas sectoriais relacionadas com as fontes nas quais os Estados-Membros se baseiam para o cumprimento das suas obrigações ambientais;
12. Requer uma melhor informação e consulta dos trabalhadores no processo de adaptação da indústria aos novos desafios colocados pela concepção e produção de veículos mais ecológicos;
13. Requer uma formação profissional adequada dos trabalhadores, de modo a permitir-lhes adaptarem-se à mudança tecnológica e regulamentar;
14. Destaca que o objectivo geral de automóveis mais eficientes, isto é, com um consumo inferior e um melhor desempenho ambiental, requer uma mudança de abordagem; considera, para além disso, que a introdução de tecnologias capazes de facilitar uma condução mais favorável ao meio ambiente deve figurar entre as prioridades;
15. Assinala que a inovação e as novas tecnologias são importantes e recorda, simultaneamente, que é igualmente necessário renovar a frota automóvel europeia, para que as melhorias técnicas sejam aplicadas;
16. Salaria a importância de introduzir incentivos financeiros adequados, como as reduções fiscais para os automóveis que cumpram os objectivos ambientais e de segurança;
17. Realça a importância da mudança na utilização do automóvel nas cidades; considera que, conjuntamente com automóveis com menores consumos, é essencial a introdução de automóveis eléctricos na cidade; solicita, por conseguinte, o apoio à investigação e desenvolvimento das tecnologias necessárias;
18. Recorda que a forma mais simples de reduzir as emissões de CO₂ provenientes dos veículos automóveis consiste na reestruturação dos sistemas de transportes públicos;
19. Está consciente da importância dos veículos para a mobilidade das pessoas idosas, nomeadamente nas zonas rurais, e das pessoas com deficiência;
20. Convida todos os Estados-Membros e a UE a darem todo o apoio necessário à investigação e desenvolvimento de tecnologias de ponta, como motores de hidrogénio, células de combustível ou híbridos;
21. Apoia energicamente a continuação da investigação e desenvolvimento das inovações baseadas nas tecnologias da informação e da comunicação (TIC); considera que novos desenvolvimentos tecnológicos poderiam ser introduzidos 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.

RESULTADO DA VOTAÇÃO FINAL EM COMISSÃO

Data de aprovação	2.10.2007
Resultado da votação final	+ : 42 - : 1 0 : 1
Deputados presentes no momento da votação final	Adamos Adamou, Liam Aylward, Pilar Ayuso, Johannes Blokland, John Bowis, Frieda Brepoels, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Jill Evans, Anne Ferreira, Matthias Groote, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Marie Anne Isler Béguin, Caroline Jackson, Eija-Riitta Korhola, Urszula Krupa, Linda McAvan, Roberto Musacchio, Riitta Myller, Péter Olajos, Miroslav Ouzký, Vladko Todorov Panayotov, Vittorio Prodi, Guido Sacconi, Amalia Sartori, Karin Scheele, Richard Seeber, Bogusław Sonik, María Sornosa Martínez, Antonios Trakatellis, Thomas Ulmer e Anja Weisgerber.
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	Iles Braghetto, Rebecca Harms, Karin Jöns, Caroline Lucas, Miroslav Mikolášik, Eluned Morgan e Bart Staes.
Suplente(s) (nº 2 do art. 178º) presente(s) no momento da votação final	Pier Antonio Panzeri e Willi Piecyk.

13.9.2007

PARECER DA COMISSÃO DO MERCADO INTERNO E DA PROTECÇÃO DOS CONSUMIDORES

dirigido à Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia

sobre o CARS 21: um quadro regulador concorrencial para o sector automóvel (2007/2120(INI))

Relator de parecer: Malcolm Harbour

SUGESTÕES

A Comissão do Mercado Interno e da Protecção dos Consumidores insta a Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia, competente quanto à matéria de fundo, a incorporar as seguintes sugestões na proposta de resolução que aprovar:

1. Congratula-se com a iniciativa da Comissão de criar o Grupo de Alto Nível CARS 21¹ em 2005 e de reunir as principais partes interessadas, a fim de que estas acordem numa abordagem legislativa integrada relativamente a um sector determinante para a base industrial e tecnológica da União Europeia, bem como para a competitividade mundial do sector;
2. Congratula-se com a resposta da Comissão² às conclusões contidas no relatório final do Grupo de Alto Nível CARS 21³ e insta-a a adoptar as suas recomendações, em conformidade com o roteiro regulador de dez anos, que constitui parte integrante do relatório final CARS 21;
3. Salienta que os Estados-Membros têm um papel essencial a desempenhar na realização dos objectivos da União nos planos político e do mercado interno e assinala que lhes cumpre velar pela aplicação, na observância de uma abordagem integrada, da legislação aplicável ao sector automóvel; regozija-se, por conseguinte, com a representação, a nível ministerial, dos Estados-Membros no Grupo de Alto Nível;
4. Exorta as administrações 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

¹ CARS 21: Um quadro regulador concorrencial para o sector automóvel para o século XXI.

² COM(2007)0022.

³ O Grupo de Trabalho de Alto Nível aprovou o seu relatório final em 12 de Dezembro de 2005, apresentando uma série de recomendações para melhorar a competitividade no sector automóvel europeu.

que afectam o sector automóvel, evitando distorções no mercado interno;

5. Apoia as propostas da Comissão relativas aos procedimentos de matrícula de veículos a motor¹ e reconhece os problemas que algumas regulamentações nacionais colocam ao bom funcionamento do mercado interno; regista o impacto dessas regulamentações em sectores económicos como sejam a locação e o aluguer de veículos; insta os Estados-Membros a procederem, no mais breve trecho, às modificações necessárias das regulamentações em causa;
6. Espera que os parlamentos dos Estados-Membros (e respectivas regiões) pretendam ser associados às conclusões do processo CARS 21; observa que uma rede interparlamentar consagrada às questões do sector automóvel e coordenada pelo Parlamento Europeu seria portadora de benefícios reais para a segurança rodoviária, a protecção do ambiente, a inovação e a competitividade;
7. Salienta o papel fundamental desempenhado pelos princípios de uma melhor regulamentação, em particular, a relação custo-eficácia, a razoabilidade dos custos e as análises aprofundadas de impacto na definição de um quadro regulamentar competitivo que permita às empresas evoluir num ambiente competitivo e continuar a promover o emprego e o crescimento económico, participando na realização dos objectivos estabelecidos pela União Europeia em matéria de ambiente e de segurança;
8. Aprova sem reservas a recomendação do relatório do Grupo de Alto Nível, que visa substituir 38 directivas comunitárias por regulamentos da UNECE (Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa) sem reduzir o nível de segurança e de protecção ambiental;
9. Reafirma o seu apoio à iniciativa "Veículo Inteligente", em particular ao serviço "eCall", convidando todas as partes interessadas, sobretudo os Estados Membros, a adoptarem as medidas necessárias para efeitos da respectiva implementação;
10. Recorda à Comissão o seu compromisso formal de apresentar ao Parlamento Europeu um relatório anual sobre os progressos realizados na UNECE como meio de preservar a transparência da boa governação neste processo de internacionalização;
11. Confirma o seu apoio a um procedimento eficaz de homologação, como salientado na sua recomendação para segunda leitura, aprovada em 10 de Maio de 2007²;
12. Chama, em particular, a atenção para as novas disposições aplicáveis ao mercado de pós-venda de peças sobresselentes que têm impacto na segurança e desempenho ambiental e regista que essas disposições criarão um mercado único para esse tipo de peças;
13. Salienta a importância do roteiro regulador CARS 21 para definir uma abordagem planificada no domínio da criação de equipamentos mais aperfeiçoados em termos ambientais e de segurança; apoia vivamente, de um modo particular, as acções que

¹ Comissão 2007/C 68/04 de 4/2/2007: Comunicação interpretativa da Comissão relativa aos procedimentos de matrícula de veículos a motor provenientes de outro Estado-Membro.

² Textos Aprovados, P6_TA(2007)0176.

favoreçam, no mais breve trecho, a introdução de sistemas de controlo electrónico da estabilidade como equipamento standard;

14. Exorta a Comissão a informar o Parlamento Europeu sobre o funcionamento dos procedimentos de homologação e o acompanhamento do processo de comitologia no quadro do relatório anual supramencionado;
15. Reitera o seu aval a uma abordagem estratégica da programação e aplicação da legislação que assegure os objectivos sociais e ambientais e assinala que a indústria automóvel deve dispor de tempo suficiente para conceber novos modelos, bem como para equipar e fabricar novos modelos de veículos que permitam alcançar os objectivos almejados.
16. Insta a Comissão a assegurar a devida aplicação do Regulamento (CE) N° 1400/2002 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 considerar-se parte da abordagem integrada da legislação neste sector;
17. Remete para os artigos 6° a 8° do Regulamento EURO 5 e 6 (CE/.../...), nos termos do qual todas as empresas de reparação de veículos na Comunidade deverão ter acesso a informações sobre reparações técnicas adequadas;
18. Salaria o potencial das tecnologias da informação e da comunicação 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;
19. Observa que para os consumidores é importante dispor de informações sobre a fiabilidade e a durabilidade em serviço, baseadas em sondagens ao consumo exaustivas; nota que as autoridades públicas poderiam facilitar o trabalho subjacente a estas sondagens permitindo que os serviços de registo forneçam os contactos dos proprietários dos veículos que concordem em participar no sistema.

RESULTADO DA VOTAÇÃO FINAL EM COMISSÃO

Data de aprovação	13.9.2007
Resultado da votação final	+ : 35 - : 0 0 : 0
Deputados presentes no momento da votação final	Charlotte Cederschiöld, Corina Crețu, Mia De Vits, Janelly Fourtou, Evelyne Gebhardt, Małgorzata Handzlik, Daniel Hannan, Malcolm Harbour, Edit Herczog, Iliana Malinova Iotova, Pierre Jonckheer, Kurt Lechner, Arlene McCarthy, Nickolay Mladenov, Catherine Neris, Bill Newton Dunn, Zita Pleštinská, Guido Podestà, Zuzana Roithová, Luisa Fernanda Rudi Ubeda, Heide Rühle, Leopold Józef Rutowicz, Christel Schaldemose, Andreas Schwab, Eva-Britt Svensson, Marianne Thyssen, Jacques Toubon, Bernadette Vergnaud
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	André Brie, Wolfgang Bulfon, Giovanna Corda, Joel Hasse Ferreira, Christopher Heaton-Harris, Othmar Karas, Olle Schmidt, Gary Titley
Suplente(s) (nº 2 do art. 178º) presente(s) no momento da votação final	

11.10.2007

PARECER DA COMISSÃO DOS TRANSPORTES E DO TURISMO

dirigido à Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia

sobre o CARS 21: um quadro regulador concorrencial para o sector automóvel
(2007/2120(INI))

Relator de parecer: Luca Romagnoli

SUGESTÕES

A Comissão dos Transportes e do Turismo insta a Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia, competente quanto à matéria de fundo, a incorporar as seguintes sugestões na proposta de resolução que aprovar:

1. Concorda que um objectivo fundamental da comunicação da Comissão intitulada "Um quadro regulador concorrencial para o sector automóvel no século XXI" (COM(2007)0022) é contribuir para a estratégia da UE em matéria de crescimento e de emprego e que visa promover ulteriormente, através da adaptação e da inovação tecnológica dos veículos e das infra-estruturas, a segurança nas estradas europeias;
2. Insta a Comissão, o Conselho e os Estados-Membros a assumirem as obrigações da União Europeia de reduzir as emissões de CO₂ dos veículos em, pelo menos, 8 % até 2012 e 20% até 2020;
3. Considera que elementos importantes que constam no relatório final do grupo CARS 21 não são devidamente tomados em consideração na comunicação supracitada e lamenta, em particular, a pouca relevância concedida às políticas necessárias para a realização do princípio acordado dos custos-benefícios;
4. Acolhe com satisfação a intenção da Comissão de promover medidas em matéria de poupança de energia e de redução das emissões de CO₂, como a instalação nos veículos de indicadores de consumo de combustível e de indicadores de emissões de CO₂, com o fim de incentivar os condutores a conduzir de modo mais sustentável;
5. Congratula-se com as propostas que visam diminuir as emissões nocivas e aumentar a segurança nas estradas dos veículos automóveis, mas salienta que a abordagem integrada, proposta pelo relatório do grupo CARS 21, não foi suficientemente aplicada;
6. Assinala que, para realizar o objectivo de um maior uso de biocarburantes e de hidrogénio

que maximizem o desempenho ambiental, é urgente criar uma rede suficiente de instalações dispositivos a nível local que facilitem o aprovisionamento dos cidadãos;

7. Nota que a ênfase dada à segurança técnica dos veículos automóveis aumenta o seu peso e, conseqüentemente, diminui a sua eficiência energética, pelo que solicita a adopção de abordagens adequadas para que possam ser suportados os custos da adaptação tecnológica a fim de aumentar a eficiência energética e a segurança em condições paritárias de livre concorrência e efectiva competitividade na União Europeia;
5. Solicita que a abordagem integrada tenha em devida consideração que a indústria do automóvel já em certa medida desenvolveu e aplicou conceitos de redução das emissões; considera que na futura legislação europeia sobre redução das emissões poluentes no sector automobilístico devem ser tidas em conta as possibilidades técnicas de continuar a reduzir as emissões poluentes numa perspectiva temporal e respeitado o princípio custos-benefícios.

RESULTADO DA VOTAÇÃO FINAL EM COMISSÃO

Data de aprovação	9.10.2007
Resultado da votação final	+ : 25 - : 3 0 : 11
Deputados presentes no momento da votação final	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Arūnas Degutis, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Robert Navarro, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard, Roberts Zīle;
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	Philip Bradbourn, Joost Lagendijk, Ioan Mircea Pașcu, Leopold Józef Rutowicz
Suplente(s) (nº 2 do art. 178º) presente(s) no momento da votação final	Ovidiu Victor Ganț, Bilyana Ilieva Raeva, Olle Schmidt

5.10.2007

PARECER DA COMISSÃO DOS ASSUNTOS JURÍDICOS

dirigido à Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia

sobre o CARS 21: um quadro regulador concorrencial para o sector automóvel
(2007/2120(INI))

Relator de parecer: Gary Titley

SUGESTÕES

A Comissão dos Assuntos Jurídicos insta a Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia, competente quanto à matéria de fundo, a incorporar as seguintes sugestões na proposta de resolução que aprovar:

1. Congratula-se com a resposta da Comissão às conclusões contidas no relatório final do Grupo de Alto Nível CARS 21 e, em geral, aprova as suas recomendações;
2. Congratula-se com a proposta de simplificar e internacionalizar o ónus regulamentar imposto à indústria; regozija-se, em especial, com a proposta de substituição de 38 directivas comunitárias pelos respectivos regulamentos da UNECE (Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa) e convida a Comissão a apresentar as necessárias disposições técnicas para o uso de ensaios automáticos e ensaios virtuais em 25 directivas comunitárias e regulamentos da UNECE;
3. 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;
4. Congratula-se com a proposta da Comissão de apresentar ao Parlamento Europeu um relatório anual sobre os progressos na UNECE e no processo de comitologia;
5. Apoia a aprovação, por parte da Comissão, de uma abordagem integrada para cumprir os objectivos fundamentais no âmbito do ambiente e da segurança, sublinhando assim o papel dos Estados-Membros neste domínio;
6. Apoia a proposta da Comissão de fazer face à questão da aplicação não harmonizada da

Directiva relativa aos veículos em fim de vida¹;

7. Insta a Comissão a melhorar prioritariamente a inspecção transfronteiriça do regime dos veículos e a aplicação transfronteiriça das multas previstas para a infracção do código da estrada;
8. Insta a Comissão a empreender acções mais concretas e eficazes com vista a assegurar o respeito e a aplicação dos direitos de propriedade intelectual em todas as partes do mundo, dando particular atenção à China;
9. Apoia as acções da Comissão nas questões relacionadas com o enquadramento regulamentar chinês com vista a garantir condições justas e certeza jurídica às empresas europeias activas neste mercado;
10. Reitera o seu apoio a um processo efectivo de homologação de tipo, tal como indicado na sua posição de 10 de Maio de 2007²;
11. Insta a Comissão a assegurar a adequada aplicação do regulamento relativo à distribuição de veículos a motor na UE³;
12. Congratula-se com a adopção do Regulamento (CE) n° 715/2007⁴, que visa assegurar que todos os reparadores de veículos na Comunidade tenham acesso informação adequada sobre a reparação de veículos;
13. Apoia a proposta da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho no sentido da promulgação, tão rápida quanto possível, da directiva relativa à tributação dos veículos pessoais.

¹ Directiva 2006/40/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Maio de 2006, relativa às emissões provenientes de sistemas de ar condicionado instalados em veículos a motor (JO L 161, 14.06.2006, p. 12).

² Textos aprovados, P6_TA(2006)0176.

³ Regulamento (CE) n° 1400/2002 da Comissão, de 31 de Julho de 2002, relativo à aplicação do n° 3 do artigo 83° do Tratado CE a determinadas categorias de acordos verticais e práticas concertadas no sector dos veículos a motor (JO L 203 de 1.8.2002, p. 30).

⁴ Regulamento (CE) n° 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 (JO L 171, 29.6.2007, p. 1).

RESULTADO DA VOTAÇÃO FINAL EM COMISSÃO

Data de aprovação	4.10.2007
Resultado da votação final	+ : 25 - : 0 0 : 0
Deputados presentes no momento da votação final	Carlo Casini, Bert Doorn, Cristian Dumitrescu, Monica Frassoni, Giuseppe Gargani, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, Katalin Lévai, Hans-Peter Mayer, Manuel Medina Ortega, Aloyzas Sakalas, Francesco Enrico Speroni, Gary Titley, Diana Wallis, Rainer Wieland, Jaroslav Zvěřina, Tadeusz Zwiefka
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	Mogens N.J. Camre, Charlotte Cederschiöld, Kurt Lechner, Eva Lichtenberger, Marie Panayotopoulos-assiotou, József Szájer, Jacques Toubon
Suplente(s) (nº 2 do art. 178º) presente(s) no momento da votação final	Iles Braghetto, Michael Cashman, Genowefa Grabowska, Lily Jacobs

RESULTADO DA VOTAÇÃO FINAL EM COMISSÃO

Data de aprovação	22.11.2007
Resultado da votação final	+ : 36 - : 3 0 : 0
Deputados presentes no momento da votação final	Jan Březina, Jerzy Buzek, Pilar del Castillo Vera, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Den Dover, Nicole Fontaine, Adam Gierek, Norbert Glante, András Gyürk, David Hammerstein, Erna Hennicot-Schoepges, Ján Hudacký, Romana Jordan Cizelj, Werner Langen, Anne Laperrouze, Eluned Morgan, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Miloslav Ransdorf, Vladimír Remek, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Paul Rübig, Andres Tarand, Britta Thomsen, Radu Țîrle, Patrizia Toia, Catherine Trautmann, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis, Alejo Vidal-Quadras
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	Pilar Ayuso, Joan Calabuig Rull, Neena Gill, Lambert van Nistelrooij
Suplente(s) (nº 2 do art. 178º) presente(s) no momento da votação final	Holger Krahmer, Umberto Pirilli, Carl Schlyter