



PARLAMENTO EUROPEU

2009 - 2014

Comissão dos Transportes e do Turismo

2013/2062(INI)

18.10.2013

PARECER

da Comissão dos Transportes e do Turismo

dirigido à Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia

sobre o CARS 2020: Plano de ação para uma indústria automóvel competitiva e sustentável na Europa
(2013/2062(INI))

Relator de parecer: Oldřich Vlasák

PA_NonLeg

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. Regozija-se com o plano de ação CARS 2020 para uma indústria automóvel competitiva e sustentável e apoia os seus quatro pilares;
2. Salienta a importância de manter e desenvolver a base produtiva da Europa, tanto para assegurar um nível de vida condigno aos cidadãos europeus como para consolidar a indústria europeia, tendo em vista o crescimento e a recuperação económicos.
3. À luz dos últimos dados acerca dos volumes de vendas, exorta a Comissão a adotar uma abordagem mais coerente no que respeita à legislação com impacto na indústria automóvel, desde a inovação e a investigação, a recuperação do mercado e o crescimento do emprego, até às normas de segurança e ambientais;
4. À luz dos últimos dados acerca dos volumes de vendas fornecidos pela Comissão – segundo os quais o mercado tem sido afetado por uma tripla queda acentuada e realçando que as vendas de veículos ligeiros na UE desceram de aproximadamente 17 milhões para menos de 12 milhões entre dezembro de 2006 e dezembro de 2012 –, exorta a Comissão a rever os seus objetivos alargados e em parte contraditórios, a fim de se concentrar primordialmente na recuperação do mercado e no crescimento do emprego;
5. Considera que a regulamentação em matéria de concorrência e ajudas públicas não deve constituir um défice de competitividade para o setor automóvel europeu; solicita à Comissão que avalie os planos de reestruturação, de ajuda e de aproximação entre fabricantes neste setor, comparando esses planos com as medidas adotadas nos países terceiros, com vista a fomentar a retoma do crescimento e do emprego nesse setor na Europa;
6. Apoia o desenvolvimento e modernização da infraestrutura dos transportes sustentável e eficiente, já que isto pode estimular tanto o mercado como o crescimento económico e do emprego e pode contribuir para o reforço da segurança rodoviária;
7. Salienta a importância de um quadro de investigação e inovação ambicioso que incida na competitividade da UE a nível mundial, por exemplo, incentivando a criação de aplicações telemáticas ou de veículos conectados;
8. Está convicto da necessidade de melhorar significativamente a segurança rodoviária na UE; aprecia, neste contexto, a prioridade atribuída às tecnologias integradas que favorecem o comportamento do condutor e o cumprimento das regras de circulação rodoviária, tais como os dispositivos inteligentes de gestão da velocidade;
9. Acolhe com agrado a estratégia da Comissão com vista à implantação de infraestruturas de recarga com combustíveis alternativos e de reabastecimento dos veículos não poluentes;

10. Realça o objetivo de reforçar a competitividade e o desempenho dos fabricantes de automóveis europeus, designadamente no âmbito das crescentes necessidades em termos de soluções inovadoras no domínio automóvel; destaca também que, num contexto de concorrência mundial, o investimento na investigação e na inovação contribuirá para o crescimento e a criação de empregos de alta especialização no setor automóvel europeu;
11. Afirma que a indústria automóvel deve constituir um dos principais motores da competitividade e do crescimento económicos europeus e recorda que a mesma representa um dos principais trunfos da UE no plano industrial, desempenhando um papel de relevo em numerosos mercados mundiais;
12. Recorda a importância do respeito do princípio da neutralidade tecnológica na seleção das normas, a fim de proteger os investimentos das empresas pioneiras e de incentivar, desta forma, a inovação no setor;
13. Recorda que a investigação e a inovação no setor automóvel devem permitir importantes progressos tecnológicos que contribuam para o fomento da competitividade económica da União Europeia e para a preservação da sua supremacia no mercado mundial e relembra que tal terá um contributo decisivo para os objetivos de crescimento inteligente, sustentável e inclusivo definidos na Estratégia «Europa 2020»;
14. Recorda que os trabalhadores do setor automóvel são as primeiras vítimas da crise; destaca a necessidade de aumentar a respetiva formação contínua, de molde a prever a evolução do setor e, se necessário, reinvestir as suas capacidades e conhecimentos especializados em setores diferentes;
15. Salienta que as metas vinculativas em matéria de emissões não devem ser fixadas antes de 2017, dado que a avaliação de impacto ainda não está totalmente concluída; exorta a Comissão a deixar de legislar sobre a forma de cumprir as metas de emissões e outros objetivos parciais, a fim de não limitar a diversidade de produtos ou a atividade de investigação privada; solicita, por conseguinte, que a revisão da Diretiva 96/53/CE sobre os pesos e dimensões máximos dos veículos rodoviários seja coordenada com as partes interessadas, incluindo representantes dos construtores de automóveis;
16. Salienta que é necessária uma investigação de base no que diz respeito ao desenvolvimento de tecnologias para o armazenamento de energia móvel, bem como às novas opções em termos de geração de biocombustíveis;
17. Salienta que existe um enorme potencial para continuar a melhorar a eficiência ecológica, através das tecnologias da informação e da comunicação;
18. Propõe, antes de mais, o alargamento dos instrumentos do Banco Europeu de Investimento (BEI) ao desenvolvimento de infraestruturas de combustíveis alternativos e à reestruturação da produção; em segundo lugar, propõe que os investimentos sejam direcionados para as tecnologias de propulsão alternativas e para a criação de infraestruturas de recarga de veículos elétricos e a gás em todo o território; em terceiro lugar, propõe o estabelecimento de normas técnicas uniformes no mercado dos automóveis elétricos, bem como a concentração de esforços no sentido de uma harmonização global das normas técnicas no domínio das infraestruturas de recarga de

veículos elétricos;

19. Propõe o alargamento dos instrumentos do BEI com vista ao desenvolvimento de uma indústria automóvel europeia mais sustentável e competitiva e a implantação de infraestruturas de combustíveis alternativos;
20. Reitera a necessidade de reforçar o papel e a missão do BEI no financiamento de novos projetos industriais, mormente nas grandes infraestruturas de transportes e nas relacionadas com os combustíveis alternativos;
21. Recorda que - em conformidade com o estudo sobre os transportes eficientes realizado pela unidade de Avaliação das Opções Científicas e Tecnológicas (STOA) - verificam-se obstáculos não técnicos à criação de um sistema de transportes ecoeficiente, a saber obstáculos financeiros, de planeamento e aplicação, bem como os elevados custos das tecnologias de tração alternativas;
22. Exorta a Comissão a assegurar que os progressos na execução do plano de ação são supervisionados pelo Grupo de Alto Nível e, em particular, a assegurar a utilização eficaz de todos os instrumentos orçamentais disponíveis a nível da UE que visam relançar o setor automóvel;
23. Exorta a Comissão a conceber, sem demoras, um roteiro claro e concreto para a execução do plano de ação dentro de um prazo determinado, sendo aconselhável incluir nesse roteiro os seguintes aspetos:
 - o lançamento imediato duma avaliação de impacto *ex-ante* da legislação proposta e duma avaliação *ex-post* da legislação aprovada, bem como sobre a ausência ou a má aplicação de legislação aprovada, a fim de assegurar o teste de competitividade, incluindo a legislação em matéria de CO₂ e de emissões sonoras;
 - um estudo sobre o impacto cumulativo da legislação da UE pertinente na indústria automóvel e no preço dum carro médio, já que as medidas propostas podem provocar um aumento do preço de vários milhares de euros para o cliente; esse estudo deve ter igualmente em conta a redução das emissões de CO₂ e da poluição sonora, bem como a redução dos custos para um condutor médio dum veículo que faça uso duma maior eficiência dos combustíveis;
 - a criação imediata dum Grupo de Alto Nível CARS 2020 para atuar como órgão consultivo com um papel ativo na execução do plano de ação;
24. Destaca as medidas de apoio aplicadas por vários Estados-Membros, tais como a dedução fiscal rápida ou a dedução do IVA por parte das empresas, bem como a iniciativa relativa aos automóveis ecológicos;
25. Insta a Comissão a ter em conta o quadro europeu para a gestão da reestruturação de modo socialmente responsável, como requerido pelo Parlamento na sua resolução, de 15 de janeiro, com recomendações à Comissão sobre a informação e consulta dos trabalhadores,

a antecipação e a gestão da reestruturação¹, fomentando a antecipação da mudança e o diálogo social, bem como procedendo à informação e consulta dos trabalhadores ao longo de todo o processo;

26. Afirma que o apoio às escolas de empresa – nomeadamente no caso dos estágios profissionais – poderá contribuir para a criação do capital humano qualificado necessário;
27. Relembra a Comissão de que devem ser atribuídos recursos financeiros adequados a este plano de ação para a indústria automóvel, a fim de apoiar as suas atividades de investigação e inovação e a criação de novos empregos de qualidade.

¹ Textos aprovados, P7_TA(2013)0005.

RESULTADO DA VOTAÇÃO FINAL EM COMISSÃO

Data de aprovação	17.9.2013
Resultado da votação final	+: 24 -: 5 0: 13
Deputados presentes no momento da votação final	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Giommara Uggias, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zile
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	Spyros Danellis, Markus Ferber, Eider Gardiazábal Rubial, Nathalie Griesbeck, Geoffrey Van Orden