C/2025/3166

20.6.2025

Resolução — Reforçar a dimensão territorial na execução do Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel Europeu

(C/2025/3166)

O COMITÉ DAS REGIÕES EUROPEU (CR),

TENDO EM CONTA:

- a Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões — Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel Europeu ([1]);

1. congratula-se com os esforços envidados pela Comissão Europeia tendo em vista apoiar a transição do setor automóvel para a mobilidade limpa, a digitalização e o reforço da competitividade com a publicação do Plano de Ação Industrial para o Setor Automóvel Europeu («plano de ação»);

2. lamenta o facto de o plano de ação não ter devidamente em conta a dimensão territorial, bem como a ausência de soluções de base local nas medidas propostas, apesar da atenção dada ao Comité das Regiões Europeu no processo de consulta;

3. toma nota do facto de a revisão do regulamento que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos automóveis e dos veículos comerciais ligeiros ser efetuada já em 2025; reconhece que a alteração pontual do regulamento pode oferecer flexibilidade à indústria automóvel, ao mesmo tempo que assegura a persecução dos objetivos climáticos globais da União Europeia (UE) de uma forma pragmática em conjugação com uma política industrial sólida; considera, porém, que esta alteração é insuficiente para resolver a crise no setor e para garantir segurança regulamentar;

4. alerta contra as alterações legislativas frequentes que comprometem o ambiente de previsibilidade de que a indústria europeia necessita e dificultam a transição industrial. Estas alterações são suscetíveis de prejudicar a vantagem competitiva do setor automóvel europeu no mercado mundial. Manifesta, nomeadamente, preocupação com o facto de essas alterações poderem pôr em risco o nosso compromisso em eletrificar o setor automóvel europeu e alcançar emissões nulas em todos os automóveis de passageiros novos e veículos comerciais ligeiros novos até 2035. Para enfrentar com êxito os desafios futuros, importa perseguir de forma determinada os objetivos fixados e reforçar a dimensão regional do plano;

5. insta a Comissão a adotar uma abordagem mais gradual da revisão do regulamento que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2, erigindo a neutralidade tecnológica a princípio fundamental, como sublinhado pela presidente Ursula von der Leyen, e a apresentar com a máxima celeridade a revisão do dito regulamento;

6. assinala também que existem constrangimentos tecnológicos e de mercado à implantação de veículos pesados com nível nulo ou baixo de emissões; exorta a Comissão a ponderar, tal como para os automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros, uma revisão antecipada e uma flexibilização do regulamento que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos veículos pesados;

7. alerta para o facto de as alterações regulamentares criarem instabilidade, prejudicarem a previsibilidade e o progresso industrial e colocarem assim o setor automóvel europeu em desvantagem concorrencial;

8. chama a atenção para a ausência de uma política industrial coerente para o setor automóvel europeu, tal como sublinhado no Relatório Draghi ([2]); defende a adoção de uma estratégia europeia global de transição para a indústria automóvel, a fim de preservar este setor económico vital para a prosperidade e o crescimento da UE;

9. insta a uma promoção coerente das formas de propulsão com baixas emissões, que tenha em conta abordagens tecnológicas diferentes. Além da eletromobilidade, também a propulsão a hidrogénio, os combustíveis sintéticos e os híbridos recarregáveis devem ser considerados opções válidas para a redução das emissões de CO_2. Uma regulamentação favorável à inovação deve assegurar que todas as tecnologias podem continuar a ser desenvolvidas em condições equitativas;

([1]) COM(2025) 95 final.
([2]) https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness/draghi-report_en#paragraph_47059.

10. sublinha que a concorrência internacional pressiona a UE a intensificar os seus esforços de desenvolvimento de soluções sustentáveis no setor automóvel; salienta a necessidade de medidas adicionais e urgentes à luz do contexto de mudanças geopolíticas e comerciais em curso, sobretudo nas relações transatlânticas, que passam nomeadamente por combustíveis alternativos, tais como combustíveis sintéticos e biocombustíveis, que permitirão realizar com êxito esta transição sem comprometer a competitividade do setor;

11. congratula-se com o reconhecimento dos múltiplos desafios enfrentados pelas regiões dependentes do setor automóvel, expresso na comunicação relativa à publicação da avaliação intercalar da política da coesão ([3]);

12. salienta que a eletrificação dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros continua a ser a via mais eficaz para alcançar a neutralidade carbónica no setor automóvel e um fator essencial para a competitividade a nível mundial.

Insiste na necessidade de expandir e melhorar as infraestruturas de carregamento para assegurar uma cobertura ampla, acessível e fiável que satisfaça a procura crescente. Destaca a importância de tornar mais acessíveis os preços do carregamento a longo prazo para apoiar esta transição;

13. salienta que, tal como demonstrado num estudo recente do CR sobre o panorama atual e os desafios futuros das regiões do setor automóvel ([4]), o êxito da transição da indústria automóvel é determinante para garantir a atratividade a longo prazo das regiões;

14. salienta a importância de envolver os órgãos de poder local e regional no planeamento e na implantação de infraestruturas de carregamento e abastecimento à escala da UE enquanto elemento fundamental da competitividade do setor automóvel europeu. Incentiva, por conseguinte, as parcerias entre os setores público e privado, a fim de acelerar o desenvolvimento dessas infraestruturas, simplificando os processos de licenciamento e concedendo incentivos financeiros, por forma a garantir um acesso equitativo e a comportabilidade dos preços;

15. frisa a importância de associar as regiões e os polos regionais do setor automóvel e de ter em conta os seus pontos de vista e as soluções que propõem com vista alcançar uma transição justa; sublinha que criou a Aliança das Regiões do Setor Automóvel para promover a voz dessas regiões a nível da UE;

16. salienta que o regulamento que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos automóveis e dos veículos comerciais ligeiros reconhece a Aliança das Regiões do Setor Automóvel como parceiro da Comissão Europeia na identificação de eventuais lacunas de financiamento para uma transição justa nas regiões mais afetadas pela transição ecológica e digital;

17. regozija-se com o estudo recente da Organização de Cooperação e de Desenvolvimento Económicos (OCDE) sobre o futuro das cadeias de valor do setor automóvel ([5]), que sublinha o papel fundamental das regiões na atração de investimento direto estrangeiro (IDE) e a sua ligação às PME; salienta que as regiões e os polos regionais do setor automóvel estão a proporcionar respostas que vão da prestação de apoio social e da oferta de oportunidades de formação para os trabalhadores ao apoio a ecossistemas de inovação, passando pela definição de políticas industriais e de mobilidade orientadas para o futuro;

18. saúda o plano da Comissão Europeia de criar uma Aliança Europeia dos Veículos Conectados e Autónomos, a fim de incentivar o desenvolvimento e a produção de componentes de *hardware* e *software* para a condução autónoma e conectada e, assim, assegurar a competitividade e a resiliência da Europa; exorta a Comissão Europeia a ter em conta a experiência e as necessidades do nível regional quando da elaboração de um quadro regulamentar abrangente para os veículos autónomos;

19. sublinha que o documento económico da Comissão sobre a cartografia do impacto do declínio industrial nas regiões europeias («Mapping the impact of industrial decline on European regions») ([6]) reconhece o papel importante da Aliança das Regiões do Setor Automóvel na identificação das repercussões do declínio industrial em todas as regiões do setor automóvel e a sua importância para a tomada de decisões políticas informadas sobre a afetação dos fundos da UE;

([3]) *A modernised Cohesion policy: The mid-term review,* COM(2025) 163 final.
([4]) Estudo do CR *State of play and future challenges of automotive regions.*
([5]) OCDE, SME and Entrepreneurship Papers, «The future of the automotive value chain — Implications for FDI-SME linkages».
([6]) https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/mapping-impact-industrial-decline-european-regions_en.

20. frisa que o setor automóvel desempenha um papel fundamental para a indústria transformadora em muitos Estados-Membros, e que se encontra concentrado nalgumas regiões, onde a montagem de automóveis e o conjunto da cadeia de abastecimento desempenham um papel fundamental no crescimento económico, criando postos de trabalho e gerando investimento em investigação e desenvolvimento (I&D); sublinha que o impacto se estende para além das regiões onde os automóveis são montados, afetando amiúde de forma ainda mais significativa as regiões que acolhem instalações de produção de componentes que fornecem a indústria automóvel;

21. solicita um aumento do financiamento consagrado à transição justa no próximo orçamento de longo prazo da UE, nomeadamente através de uma política de coesão reforçada para fazer face às disparidades regionais e promover soluções locais, a fim de assegurar que o apoio é adaptado às necessidades específicas de cada região, em particular as mais afetadas pela transição para a neutralidade climática;

22. solicita um maior apoio aos ecossistemas regionais de inovação, em particular através de estratégias de especialização inteligente e de ações específicas para promover a cooperação inter-regional entre as regiões do setor automóvel ao longo da cadeia de valor;

23. solicita que se incentive a compra de componentes produzidos localmente para reduzir as emissões de CO_2 e a pegada de carbono, bem como a integração, nos instrumentos de apoio económico às empresas, de critérios de avaliação que promovam o abastecimento junto de fornecedores da UE;

24. pede não só uma simplificação regulamentar mas também a alteração dos requisitos em matéria de ajuda ao setor, a fim de promover e aumentar os investimentos do setor automóvel europeu;

25. reputa essencial implementar programas abrangentes de melhoria de competências e de requalificação para reforçar as competências e os conhecimentos especializados dos atuais e futuros trabalhadores do setor automóvel. Estas iniciativas devem ser ajustáveis para responder à evolução das exigências da indústria automóvel, colmatar a escassez de profissionais e adaptar-se aos desafios do envelhecimento da mão de obra, inclusive no setor da manutenção e reparação de veículos, que, devido à transição tecnológica, corre o risco de sofrer uma importante redução de efetivos, de natureza estrutural;

26. assinala a importância da investigação e inovação para a competitividade futura da indústria automóvel; insta, portanto, a um aumento dos fundos destinados à investigação a nível da UE para a investigação fundamental e de excelência;

27. solicita que se encete um diálogo territorial sobre a transição justa, alicerçado em parcerias sólidas entre os parceiros sociais e os poderes públicos a todos os níveis de governação, a fim de encontrar soluções locais;

28. defende o estabelecimento de um «diálogo de aplicação com as regiões do setor automóvel» destinado a criar uma plataforma estruturada para as regiões e os polos regionais do setor automóvel, a fim de realizar intercâmbios com a Comissão sobre as boas práticas e contribuir para a aplicação das medidas do plano de ação;

29. sublinha que, com a sua Aliança das Regiões do Setor Automóvel, o seu Grupo Inter-regional para o Futuro da Indústria Automóvel e os pontos de contacto com o trabalho da Aliança para as Competências no Setor Automóvel e da Aliança Europeia das Regiões de Semicondutores, está disponível para facilitar os intercâmbios com a Comissão sobre a aplicação deste plano de ação, com base em conhecimentos locais e regionais, para assegurar uma transição equilibrada e inclusiva do setor automóvel, bem como para perseguir objetivos comuns e promover a apropriação no âmbito do diálogo estratégico sobre o futuro da indústria automóvel europeia.

Bruxelas, 3 de abril de 2025.

A Presidente
do Comité das Regiões Europeu
Kata TÜTTŐ