



28.4.2010

B7-0261/2010/rev

PROPOSTA DE RESOLUÇÃO

apresentada na sequência das perguntas com pedido de resposta oral
B7-0016/2010 e B7-0015/2010

nos termos do n.º 5 do artigo 115.º do Regimento

sobre os veículos eléctricos

Teresa Riera Madurell, Judith A. Merkies

em nome do Grupo S&D

Pilar del Castillo Vera, Ivo Belet, Antonio Cancian, Maria Da Graça

Carvalho, Jean-Pierre Audy

em nome do Grupo PPE

Fiona Hall

em nome do Grupo ALDE

Michael Cramer, Claude Turmes, Reinhard Bütikofer, Sandrine Bélier,

Eva Lichtenberger, Michail Tremopoulos

em nome do Grupo Verts/ALE

Giles Chichester, Konrad Szymański, Evžen Tošenovský

em nome do Grupo ECR

Marisa Matias

em nome do Grupo GUE/NGL

B7-0261/2010

Resolução do Parlamento Europeu sobre os veículos eléctricos

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta o Plano de Relançamento da Economia Europeia da UE, em particular a Iniciativa Europeia relativa aos Automóveis Ecológicos de Novembro de 2008,
 - Tendo em conta a Directiva 2009/28/CE relativa à promoção da utilização de energia proveniente de fontes renováveis, que estabelece um objectivo obrigatório mínimo de 10% para a energia proveniente de fontes renováveis nos transportes,
 - Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 443/2009, que define normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros,
 - Tendo em conta o Plano de Acção para a Mobilidade Urbana de 30 de Setembro de 2009,
 - Tendo em conta a reunião informal do Conselho realizada em São Sebastião em 9 de Fevereiro de 2010,
 - Tendo em conta a Comunicação da Comissão "Europa 2020 - Estratégia para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo", de 3 de Março de 2010,
 - Tendo em conta a Comunicação da Comissão de 27 de Abril de 2010 sobre uma estratégia europeia para os veículos não poluentes e energeticamente eficientes,
 - Tendo em conta as perguntas de 16 de Fevereiro de 2010 ao Conselho e à Comissão sobre os veículos eléctricos (O-0019/2010 – B7 0016/2010, O-0020/2010 – B7 0015/2010),
 - Tendo em conta o n.º 5 do artigo 115.º e o n.º 2 do artigo 110.º do seu Regimento,
- A. Considerando que os problemas causados pelas alterações climáticas, as emissões de CO₂ e de outros poluentes e a volatilidade dos preços dos combustíveis levaram à concepção de baterias e sistemas de armazenamento de energia e a uma maior sensibilização dos mercados para estas questões e que toda esta evolução criou um clima favorável ao desenvolvimento de veículos eléctricos a nível mundial,
- B. Considerando que o veículo eléctrico constitui uma inovação importante e com um elevado potencial económico a longo prazo e que a capacidade de entrar rapidamente neste mercado com produtos de alta qualidade e uma normalização generalizada determinará os seus futuros líderes,
- C. Considerando que os veículos eléctricos contribuem para a realização das prioridades da estratégia “Europa 2020”, que consistem em desenvolver uma economia baseada no conhecimento e na inovação e promover uma economia mais eficiente em termos de utilização dos recursos, mais ecológica e mais competitiva,

- D. Considerando que, na reunião informal do Conselho realizada em São Sebastião no dia 9 de Fevereiro de 2010, os Ministros da UE responsáveis pela competitividade manifestaram-se de acordo com a Comissão, quanto à necessidade de a União desenvolver uma estratégia comum em matéria de veículos eléctricos,
- E. Considerando que existem várias razões políticas para promover a inovação no domínio dos sistemas de propulsão (eléctricos ou híbridos), entre as quais:
1. a redução das emissões de CO₂ e de outros poluentes,
 2. a redução da poluição sonora,
 3. a melhoria da eficiência energética e a potencial utilização de energia proveniente de fontes renováveis,
 4. a escassez e os custos económicos flutuantes das fontes de energia fóssil,
 5. a promoção da inovação, baseada na liderança tecnológica, que poderá ajudar a indústria europeia a sair da situação económica actual e a garantir a sua futura competitividade industrial em geral;
- F. Considerando que o cabaz energético médio da UE para a actual produção de energia eléctrica na Europa torna os veículos eléctricos e os híbridos com ligação directa à corrente uma das principais opções na estratégia mais vasta para a redução das emissões de CO₂ e que a mudança de rumo para um sistema de transportes energeticamente eficiente e sustentável tem de ser uma prioridade para a União Europeia se quisermos realizar o objectivo de um sistema de transportes com muito menos emissões de carbono até 2050,
- G. Considerando que existem alguns problemas que têm de ser resolvidos para apoiar a implantação dos veículos eléctricos no mercado, em particular
1. o elevado preço dos veículos eléctricos que resulta sobretudo do custo das baterias,
 2. a necessidade de prosseguir a I&D para melhorar as características e reduzir o custo dos veículos eléctricos,
 3. a adesão dos consumidores, tendo em conta o preço, a autonomia e o tempo de recarga,
 4. uma infra-estrutura de recarga suficiente,
 5. normalização europeia e mundial, nomeadamente das interfaces entre os veículos e a infra-estrutura de recarga,
 6. as emissões totais dos veículos eléctricos ("do poço à estrada"),
- H. Considerando que existe um potencial confirmado oferecido pelos carros eléctricos em termos de capacidade de armazenamento, permitindo uma melhor utilização das fontes renováveis de energia tendo em conta as vantagens oferecidas pelas redes inteligentes,

- I. Considerando que a Comunicação sobre os veículos não poluentes faz uma breve referência à necessidade que a indústria tem de competências emergentes quando passa dos veículos convencionais para os eléctricos, embora não aborde os efeitos desta mudança sobre o emprego, e que será necessária uma estratégia coordenada para fazer face aos desafios que se colocam aos trabalhadores do sector automóvel,
 - J. Considerando que existem já vários países e regiões que começaram a instalar infra-estruturas de recarga para os veículos eléctricos,
 - K. Considerando que os Estados-Membros da UE começaram a aplicar programas nacionais de apoio aos veículos eléctricos tendo em vista a sua comercialização no mercado comunitário,
 - L. Considerando que a indústria e a investigação em países concorrentes receberam um apoio considerável e que este exemplo deveria ser seguido na União Europeia,
 - M. Considerando que a revisão da política de investimento em infra-estruturas da UE em 2010 oferece uma excelente oportunidade para avançar para o investimento em infra-estruturas mais limpas e em tecnologias avançadas, nomeadamente em redes inteligentes,
 - N. Considerando que, na Europa, o elevado número de cidades e zonas urbanas com elevada densidade populacional oferece condições favoráveis ao rápido lançamento do carro eléctrico, proporcionando aos fabricantes europeus a possibilidade de se tornarem rapidamente líderes do mercado,
 - O. Considerando que a produção de veículos eléctricos pode contribuir para a recuperação económica e garantir a viabilidade a longo prazo de uma indústria automóvel europeia baseada em veículos com poucas emissões de CO₂,
1. Toma nota da prioridade dada pela Presidência espanhola ao desenvolvimento de veículos eléctricos no âmbito da luta contra as alterações climáticas, apoia a decisão do Conselho da Competitividade de convidar a Comissão a preparar um plano de acção para veículos não poluentes e energeticamente eficientes, incluindo a melhoria das redes inteligentes, e acolhe favoravelmente a Comunicação da Comissão de 27 de Abril de 2010 sobre uma estratégia europeia para veículos não poluentes e energeticamente eficientes;
 2. Convida a Comissão e os Estados-Membros a criar as condições necessárias à existência de um mercado único de veículos eléctricos, garantindo uma coordenação eficaz das políticas ao nível da UE, a fim de evitar os impactos negativos da mudança para um sistema de transporte com menos emissões de CO₂ sobre as condições sociais e o emprego e para evitar igualmente regimes incompatíveis e normas que não sejam interoperáveis;
 3. Salaria que o desenvolvimento de veículos eléctricos deve ser muito equilibrado e concebido no quadro de uma futura política de mobilidade sustentável, para a qual sejam cruciais, nomeadamente, a redução de acidentes, a utilização dos espaços, a redução dos congestionamentos, o consumo total de energia e as emissões de CO₂, do ruído e das emissões de gases, chamando, simultaneamente, a atenção para o facto de o desenvolvimento da mobilidade eléctrica dever incluir os carros e as bicicletas movidos a electricidade, os eléctricos, os comboios, etc.;

4. Convida o Conselho e a Comissão a tomarem iniciativas conjuntas em matéria de:
- i. normalização, sempre que possível, internacional ou, pelo menos, europeia, das infra-estruturas e tecnologias de recarga, incluindo nas redes inteligentes, normas de comunicação aberta, tecnologias de contadores a bordo e de interoperabilidade, que implicam a utilização de novas tecnologias no processo de desenvolvimento da infra-estrutura inter-operável de que a Europa tem de se dotar para viabilizar a mobilidade eléctrica transfronteiriça,
 - ii. apoio à investigação e inovação, conferindo prioridade ao aperfeiçoamento tecnológico das baterias e motores,
 - iii. melhoria das redes eléctricas através da utilização de redes inteligentes e de uma capacidade de produção sustentável, com baixa intensidade de carbono, nomeadamente através de fontes renováveis de energia,
 - iv. apoio às iniciativas que garantam a existência de um mercado único e à elaboração de regulamentos para a homologação no domínio dos veículos não poluentes e energeticamente eficientes e, sobretudo, da segurança rodoviária,
 - v. coordenação das medidas nacionais de apoio e incentivo aos veículos eléctricos,
 - vi. promoção de medidas para garantir a competitividade do sector dos veículos energeticamente eficientes e não poluentes,
 - vii. disposições eficazes tendo em vista medidas preventivas no que diz respeito aos problemas sociais e de emprego;
5. Exorta a Comissão a apresentar um cálculo exaustivo das emissões globais de CO₂ dos veículos eléctricos, tendo em conta as mudanças previstas na produção de electricidade e a capacidade de armazenamento até 2050;
6. Salienta que os veículos eléctricos representam um avanço tecnológico que requer estratégias integradas de inovação e desenvolvimento tecnológico através de um financiamento adequado e da promoção da I&D e da inovação num número cada vez maior de áreas essenciais, como as baterias e as infra-estruturas (incluindo a integração com as redes eléctricas); congratula-se, neste contexto, com as medidas de eco-inovação à disposição dos fabricantes, mas está muito preocupado com as dificuldades sentidas na sua execução;
7. Recorda que o Conselho “Competitividade” de 1 de Março de 2010 concluiu que a próxima proposta da Comissão relativa a um plano europeu para a investigação e a inovação orientado para as empresas deverá complementar as estratégias nacionais de inovação, incluindo a promoção de instrumentos e iniciativas com forte potencial, como os mercados-piloto e os contratos públicos pré-comerciais, e melhorar o acesso ao financiamento, em particular para as PME, através de uma melhor mobilização dos instrumentos de capital de risco;
8. Solicita aos Estados-Membros a substituição progressiva da sua frota de veículos de

combustão utilizados pelos serviços públicos por veículos eléctricos, estimulando a procura através de concursos públicos; insta as instituições da UE a implantar as infra-estruturas logo que as normas entrem em vigor;

9. Recorda que, no âmbito do Plano de Relançamento da Economia Europeia, a iniciativa “Automóveis Ecológicos” está a contribuir para o desenvolvimento de formas novas e sustentáveis de transporte rodoviário e encara os automóveis eléctricos como uma prioridade;
10. Apoia a intenção da Comissão de, até 2011, estabelecer uma norma europeia para a recarga dos veículos eléctricos que garanta a interoperabilidade e defenda o estabelecimento de normas técnicas para os sistemas de recarga, incluindo para diferentes categorias de veículos; convida a Comissão a lutar por normas aplicáveis a nível mundial, sempre que isso seja possível, e a garantir que a norma de recarga fomente as tecnologias modernas, como a recarga inteligente, e as normas de comunicação aberta e seja compatível com os requisitos relativos aos sistemas de leitura inteligentes;
11. Está convencido de que a normalização irá permitir um processo de homologação simples e directo e contribuir para acelerar a introdução no mercado e a divulgação de veículos com baixas emissões de carbono na UE, reforçando a competitividade da indústria da mobilidade da UE através da redução dos custos de desenvolvimento para os construtores e da redução das emissões de CO₂ dos transportes rodoviários;
12. Salienta que a normalização dos veículos eléctricos e das infra-estruturas e métodos de recarga não deve impedir novas inovações, nomeadamente nos domínios da mobilidade eléctrica ou dos motores de veículos convencionais;
13. Pede que sejam estabelecidos requisitos uniformes para a homologação dos veículos eléctricos, com exigências específicas em matéria de saúde e segurança, tanto dos trabalhadores como dos utilizadores finais, e que esses requisitos sejam incluídos no quadro comunitário de homologação de veículos, aplicando o Regulamento 100 da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas; apoia vivamente a proposta da Comissão de revisão dos requisitos de segurança aplicáveis aos carros eléctricos em caso de colisão e a atenção que está a dar à questão da segurança dos carros eléctricos para os utilizadores vulneráveis;
14. Saúda a proposta da Comissão de apresentar, até 2010, orientações coordenadas sobre os incentivos à compra de veículos eléctricos; exorta, além disso, a Comissão e o Conselho a prever um pacote de incentivos adequados à instalação de uma vasta rede de recarga, em conformidade com modelos uniformizados de mobilidade eléctrica;
15. Salienta que os pacotes de ajuda pública previstos para as empresas têm de estar ligados a um conjunto de condições claras em matéria de critérios de eficiência sociais, tecnológicos, económicos e ambientais e pede à Comissão que efectue avaliações ex-post desta ajuda financeira;
16. Exorta a Comissão a criar uma estrutura sectorial europeia para gerir a transição social que implica uma política de mobilidade com baixas emissões de CO₂ e a coordenar medidas de antecipação destinadas a garantir uma recuperação sustentável da indústria

automóvel e reduzir qualquer impacto social; exige que sejam tomadas medidas efectivas para antecipar as mudanças no sector automóvel e nas empresas que o abastecem, em colaboração com todas as partes interessadas, nomeadamente através do relançamento da plataforma CARS 21, com um grupo de trabalho especialmente consagrado às questões sociais;

17. Insta os Estados-Membros a garantir a plena utilização do Fundo de Globalização e de outros fundos estruturais, como o Fundo Social Europeu, para incentivar a requalificação e as iniciativas de formação específica, bem como a reorientação aprofundada das estruturas de formação e educação sectoriais a fim de responder às necessidades de competências que decorrem desta tecnologia;
18. Congratula-se com a intenção da Comissão de estabelecer um conselho europeu de competências sectoriais, com o objectivo de criar uma rede de observatórios nacionais nos Estados-Membros;
19. Defende a criação de uma plataforma de partilha de informações e a coordenação de esforços entre as partes interessadas, os projectos e as iniciativas da Europa, bem como a criação de um observatório internacional (a nível global) da mobilidade eléctrica, centrado em modelos empresariais, nas tecnologias de veículos e de recarga e na integração com redes eléctricas inteligentes, reunindo as iniciativas mais relevantes das partes interessadas, da indústria e/ou dos poderes públicos;
20. Exorta os Estados-Membros a desenvolver a necessária política fiscal a longo prazo para a promoção da eficiência energética de veículos não poluentes e insta a Comissão a definir uma visão comum a longo prazo sobre questões como as políticas relacionadas com as emissões de CO₂, antecipando as mudanças estruturais que resultam da passagem de combustíveis convencionais para a electricidade e da promoção da utilização de energias renováveis;
21. Exorta a Comissão, os Estados-Membros e o sector da mobilidade eléctrica a estudar o impacto dos veículos eléctricos em termos de recursos, energia e ambiente durante todo o seu ciclo de vida, desde a produção até à eliminação, incluindo a reciclagem e a reutilização das baterias;
22. Chama a atenção para a questão da disponibilidade das matérias-primas necessárias à produção das baterias e de outros componentes, que levanta o problema do aumento dos custos de produção e da dependência da UE; convida a indústria a tentar utilizar melhor os recursos disponíveis e exorta a Comissão a financiar a investigação aplicada no âmbito do actual e do futuro programa-quadro sobre as matérias-primas utilizadas para baterias eléctricas, a fim de estimular uma melhor ligação em rede dos serviços geológicos da UE e promover as competências e tecnologias neste sector, provocando o aumento da exploração de novas jazidas de matérias-primas;
23. Apoia a proposta da Comissão de organização de campanhas de informação para os consumidores sobre as vantagens, possibilidades e aspectos práticos dos veículos eléctricos;
24. Encarrega o seu Presidente de transmitir a presente resolução ao Conselho, à Comissão,

aos parceiros sociais e à indústria.