COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 04.10.2000
COM(2000) 615 final

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU

Implementação da estratégia comunitária de redução das emissões de CO_2 dos veículos automóveis
Primeiro relatório anual sobre a eficácia da estratégia

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU

Implementação da estratégia comunitária de redução das emissões de CO_2 dos veículos automóveis
Primeiro relatório anual sobre a eficácia da estratégia

I. Introdução

A estratégia da Comunidade de redução das emissões de CO_2 provenientes dos veículos de passageiros e de aumento da economia de combustível[1] foi aprovada pelo Conselho em 1996[2]. Esta estratégia tem por objectivo atingir um valor médio de emissões de CO_2 de 120 g de CO_2/km, para os veículos de passageiros novos, até 2005, o mais tardar 2010.

Esta estratégia assenta em três instrumentos principais:

1. Compromissos assumidos pela indústria automóvel em matéria de melhoria da economia de combustível com vista a atingir um valor médio de emissões de CO_2 para os veículos de passageiros novos de 140 g de CO_2/km até 2008/2009.

2. Rotulagem dos veículos automóveis[3] em matéria de economia de combustível com vista a assegurar a informação dos consumidores sobre a poupança de combustível e as emissões de CO_2 dos veículos de passageiros novos, introduzidos no mercado para venda ou locação financeira na Comunidade e permitir uma opção escolha esclarecida por parte dos consumidores[4].

3. Promoção da eficiência dos combustíveis para automóveis através da criação de medidas fiscais. A este propósito, o Conselho "Ambiente", realizado em Outubro de 1999[5], reiterou a necessidade de estudar a possibilidade de definir um quadro de referência para os incentivos fiscais[6].

---

1 COM (1995) 689 final.

2 Conclusões do Conselho de 25.6.1996.

3 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.

4 A Directiva "Rotulagem" foi adoptada em 13 de Dezembro de 1999 e a sua aplicação pelos Estados-Membros é obrigatória a partir de 18 de Janeiro de 2001. Em Junho de 2000, foi criado o Comité previsto nos termos do artigo 10º com o objectivo de dar, formalmente, início aos trabalhos sobre o modelo de relatório referido no artigo 9º. Para além disso, os serviços da Comissão iniciaram os trabalhos de criação de um sítio Internet relativo aos consumos de combustíveis e às emissões de CO_2 provenientes dos veículos automóveis de passageiros comercializados a nível da UE. Está programado criar este sítio em cooperação estreita com os fabricantes interessados.

5 Conclusões do Conselho de 06.10.1999.

6 A Comissão deu início aos trabalhos relativos ao quadro de medidas fiscais. Para este fim, a Comissão constituiu um “grupo de peritos sobre medidas-quadro fiscais”. O objectivo global do grupo de peritos consiste em assistir a Comissão nos seus trabalhos de desenvolvimento de um quadro de medidas fiscais de redução das emissões de CO_2 provenientes dos veículos automóveis de passageiros no âmbito do esforço de cooperação realizado por todos os principais interessados tais como representantes da Comissão, Estados-Membros, indústria e das organizações não governamentais. Para além disso, a Comissão deu início aos debates técnicos sobre a incorporação do conceito de "veículo ecológico

Este instrumentos são complementados com actividades de investigação.

O Conselho convidou a Comissão a apresentar relatórios periódicos sobre a eficácia da estratégia[7]. Com vista a estabelecer uma monitorização pormenorizada e totalmente transparente, a Comissão tenciona apresentar relatórios com uma periodicidade anual, correspondendo, simultaneamente, aos pedidos de informação sobre a matéria formulados pelo Conselho[8]. O Parlamento Europeu deverá, igualmente, ser informado.

Este primeiro relatório aborda os progressos realizados no âmbito dos compromissos assumidos pela indústria automóvel. Os próximos relatórios incidirão, também, nas restantes componentes da estratégia, de forma mais detalhada, incluindo as condições estabelecidas na Decisão 1753/2000/CE[9], logo que essas componentes tenham sido aplicadas ou logo que sejam realizados progressos significativos. A Comissão acredita que este tipo de relatório consolidado permitirá a todas as partes interessadas o acompanhamento da execução da estratégia da Comunidade da forma mais eficiente possível[10].

II. Progressos alcançados no que se refere aos compromissos assumidos pela indústria automóvel

Os compromissos assumidos pela indústria automóvel oferecem o principal contributo para a estratégia comunitária de redução das emissões de CO_2 dos veículos de passageiros e de melhoria da economia dos combustíveis.

Após o compromisso assumido pela indústria automóvel europeia (*Associação dos Fabricantes Europeus de Automóveis – ACEA*[11]) em 1998[12], foram assumidos compromissos semelhantes, em 1999, pelas indústrias automóveis[13] japonesa (*Associação dos Fabricantes Japoneses de Automóveis - JAMA*[14]) e coreana (*Associação dos Fabricantes Coreanos de Automóveis - KAMA*[15]).

Os três compromissos constituem esforços equivalentes e apresentam as seguintes características principais:

1. Objectivo relativo às emissões de CO_2: todos os compromissos incluem o mesmo objectivo quantificado para as emissões de CO_2 no que diz respeito à média dos veículos de passageiros novos comercializados na União Europeia, ou seja, 140 g de CO_2/km (a atingir, até 2009, pela JAMA e pela KAMA e, até 2008, pela ACEA).

---

avançado" na regulamentação relativa aos veículos automóveis de passageiros, incluindo os valores relativos aos consumos de combustíveis.

7 Conclusões do Conselho de 25.06.1996.

8 Conclusões do Conselho de 06.10.1998 e 06.10.1999.

9 Decisão 1753/2000/CE do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um regime de monitorização das emissões específicas médias de CO_2 dos veículos automóveis de passageiros novos.

10 A informação relativa à estratégia comunitária pode, igualmente, ser encontrada no sítio Internet: http://www.cc.eu.cec:8082/comm/environment/co2/co2_home.htm.

11 Fabricantes europeus de veículos automóveis filiados na ACEA: BMW AG, DaimlerChrysler AG, Fiat S.p.A., Ford of Europe Inc., General Motors Europe AG, Dr. Ing. H.c.F. Porsche AG, PSA Peugeot Citroën, Renault SA, Volkswagen AG e AB Volvo.

12 COM (1998) 495 final.

13 COM (1999) 446 final.

14 Fabricantes japoneses de veículos automóveis filiados na JAMA: Daihatsu, Fuji Heavy Industries (Subaru), Honda, Isuzu, Mazda, Nissan, Mitsubishi, Suzuki e Toyota.

15 Fabricantes coreanos de veículos automóveis filiados na KAMA: Daewoo Motor Co. Ltd., Hyundai Motor Company e Kia Motors Corporation.

2. Meios para alcançar o objectivo**:** a ACEA, JAMA e KAMA comprometem-se a atingir o objectivo de redução das emissões de CO_2, sobretudo através de progressos tecnológicos e alterações de mercado conexas.

Para além disso, são estabelecidas "escalas de objectivos estimados" para a média das emissões de CO_2 dos veículos automóveis novos para 2003/2004[16]. Estas escalas de objectivos são, todavia, indicativas e não representam um compromisso adicional das associações. A Comissão atribui, contudo, uma importância especial a estes objectivos intermédios como ponto de partida para a verificação da eficácia dos compromissos.

Os compromissos assumidos pela ACEA, JAMA e KAMA devem ser submetidos a um sistema de monitorização completo, transparente e equitativo. Para o efeito, os acordos são complementados com um mecanismo de monitorização conjunto que integra as associações e o futuro sistema comunitário de monitorização[17]. Anualmente, com a participação de cada uma das associações são apresentados e acordados entre as partes "relatórios conjuntos" que são anexados à Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu (ver anexos).

Para garantir a transparência do processo, os serviços da Comissão e as três associações chegaram a acordo sobre o formato do "relatório conjunto". A configuração destes relatórios é, assim, bastante semelhante, o mesmo acontecendo com o grau de detalhe dos elementos de base fornecidos pelas respectivas associações. As fontes de informação das associações são consideradas extremamente fidedignas e foram utilizadas devido ao facto de o sistema oficial de monitorização do CO_2 da UE se não encontrar operacional antes de 2001/2002. Logo que disponível, este sistema permitirá a utilização de dados oficiais relativos às emissões[18].

As principais conclusões relativamente ao período de referência 1995/1999 são:

Todas as associações reduziram as emissões médias específicas de CO_2 provenientes dos veículos automóveis por si fabricados colocados no mercado da UE. A ACEA e a JAMA apresentam progressos consideráveis, a KAMA demonstra algum atraso (ver Quadro 1).

---

16 No caso da ACEA, 165 a 170 g de CO_2/km, em 2003, no caso da JAMA, 165 a 175 g de CO_2/km, em 2003 e, no caso da KAMA, 165 a 170 g de CO_2/km, em 2004.

17 Decisão 1753/2000/CE do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um regime de monitorização das emissões específicas médias de CO_2 dos veículos automóveis de passageiros novos.

18 O artigo 8º da Decisão 1753/2000/CE estabelece que, a partir de 2003, o sistema de monitorização servirá de base às obrigações voluntárias acordadas entre a Comissão e a indústria automóvel.

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	Variação 95-99 (%)*
	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)
Gasolina	188	186	183	182	180	-4,3%
Gasóleo	176	174	172	167	161	-8,5%
Todos (1)	**185**	**183**	**180**	**178**	**174**	**-6,0%**

JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	Variação 95-99
	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)
Gasolina	191	187	184	184	181	-5,2%
Gasóleo	239	238	222	221	221	-7,5%
Todos (1)	**196**	**193**	**188**	**189**	**187**	**-4,6%**

KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	Variação 95-99
	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)
Gasolina	195	197	201	198	189	-3,0%
Gasóleo	309	274	246	248	253	-18,1%
Todos (1)	**197**	**199**	**203**	**202**	**194**	**-1,5%**

EU-15 (2)	1995	1996	1997	1998	1999	Variação 95-99 (%)*
	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)	CO_2 (g/km)
Gasolina	188,6	186,4	183,8	182,5	180,3	-4,4%
Gasóleo	178,8	177,5	175,0	171,5	165,3	-7,5%
Todos (1)	**186,4**	**184,4**	**181,8**	**179,6**	**175,9**	**-5.6%**

(1) Gasolina e gasóleo, os restantes combustíveis não têm expressão.

(2) Os veículos de passageiros novos introduzidos no mercado da UE por fabricantes não abrangidos pelo acordo representam cerca de 100 000 veículos por ano, com um valor de emissões específicas médias de CO_2 de cerca de 220 a 240 g/km. Consequentemente, não deverão influenciar de forma significativa a média da UE.

(*) As percentagens correspondem a valores arredondados.

Quadro 1: Emissões específicas médias de CO_2 dos veículos de passageiros novos por tipo de combustível, associação e na União Europeia

Partindo do pressuposto de que as associações continuarão a manter a taxa de redução anual média dentro dos mesmos parâmetros que durante o período de referência, a ACEA deveria atingir a taxa intermédia, a JAMA situar-se-ia ligeiramente acima e a KAMA francamente acima da média. É, todavia, expectável que a JAMA e a KAMA recuperem nos próximos anos.

As emissões médias de CO_2 dos veículos de passageiros novos também diminuíram em todos os Estados-Membros (ver Gráfico 1)

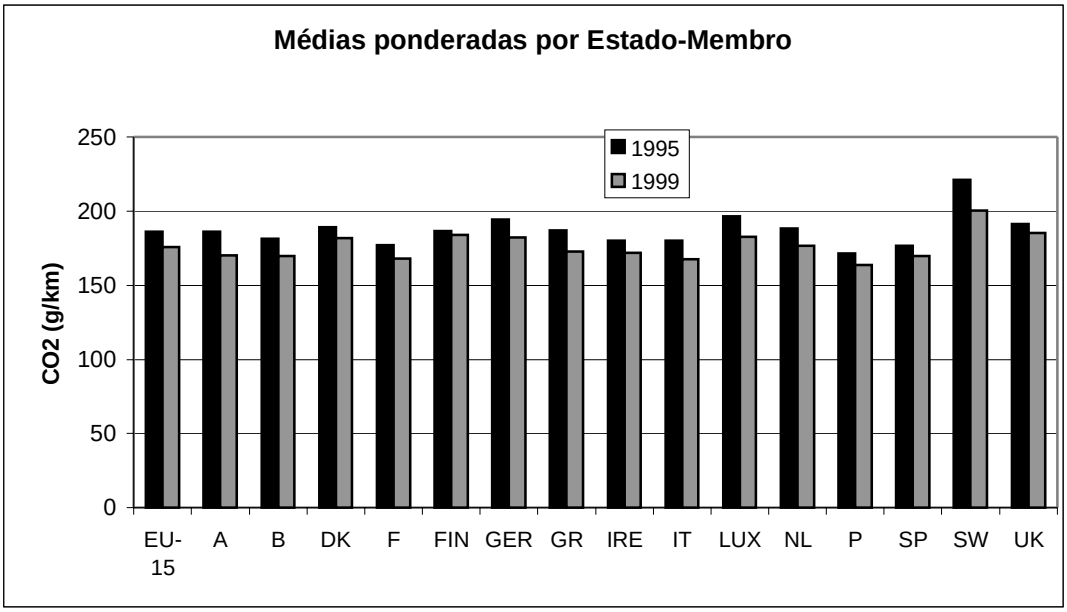

Gráfico 1: Emissões específicas médias de CO_2 dos veículos de passageiros novos na UE e nos Estados-Membros, em 1995 e 1999 (médias ponderadas baseadas nos dados referentes aos veículos a gasóleo e a gasolina fornecidos pelas três associações)

Para alcançar o objectivo final de 140g de CO_2/km, revelam-se necessários esforços complementares, devendo a taxa de redução anual ser aumentada (em média, a taxa de redução deve atingir os 2 % por ano durante todo o período de monitorização; actualmente, a ACEA atinge em média cerca de 1,5 % por ano, a JAMA 1,15 % por ano e a KAMA 0,4 % por ano). No âmbito dos compromissos assumidos está, contudo, previsto que as associações aumentarão as suas taxas de redução das emissões de CO_2 ao longo do tempo. Para além disso, no seu relatório, a ACEA alerta para o facto de os avanços mais significativos em matéria de emissões de CO_2 ocorrerem nos momentos de maior renovação dos seus produtos e não a meio do ciclo.

As reduções conseguidas até ao momento baseiam-se nos progressos tecnológicos (principalmente com a introdução de motores *diesel* de injecção directa e regime elevado e, em menor grau, com a introdução de motores a gasolina de injecção directa, a transmissão continuamente variável, os "automóveis mini" e os veículos a motor bicarburante) bem como noutras medidas. Acresce que a ACEA e a JAMA lançaram veículos de passageiros com emissões inferiores a 120 g de CO_2/km.

Todas as associações aumentaram a percentagem de veículos a gasóleo das suas frotas dentro do período de referência (ver quadro 2).

Veículos a gasolina	73.4%	72.9%	73.1%	70.3%	65.8%	-7.6%
Veículos a gasóleo	24.0%	24.3%	24.3%	27.0%	31.0%	7.0%
Total	10,241,651	10,811,011	11,226,009	11,935,533	12,518,260	22.2%

JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	Variação 1995-1999 (%)
Veículos a gasolina	82.1%	82.1%	83.2%	81.6%	80.4%	-1.7%
Veículos a gasóleo	9.5%	10.4%	11.2%	13.1%	14.9%	5.3%
Total	1,233,975	1,342,144	1,510,818	1,666,816	1,716,048	39.1%

KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	Variação1995-1999 (%)
Veículos a gasolina	87.9%	87.6%	89.2%	85.9%	81.9%	-6.0%
Veículos a gasóleo	1.6%	1.8%	2.3%	6.1%	7.4%	5.8%
Total	169,060	236,454	275,453	373,230	463,724	174.3%

EU-15 (1)	1995	1996	1997	1998	1999	Variação 1995-1999 (%)
Veículos a gasolina	74.5%	74.2%	74.6%	72.1%	68.0%	-6.5%
Veículos a gasóleo	22.2%	22.4%	22.3%	24.7%	28.4%	6.2%
Total	11,644,686	12,389,609	13,012,280	13,975,579	14,698,032	26.2%

Nota: Estes totais incluem os veículos não identificados do ponto de vista estatístico bem como os veículos que consomem 'outros tipos de combustíveis
As percentagens não incluem esse tipo de veículos.
(1) Os veículos de passageiros novos introduzidos no mercado da UE pelos fabricantes não abrangidos pelo acordo correspondem a cerca de 100 000 veículos/ano, com emissões específicas médias de CO_2 de cerca de 220 a 240 g/km.
Como esses valores não exercem qualquer influência sobre a média europeia, não se encontram incluídos nas médias e totais relativos à UE.

Quadro 2: Tendências na composição das frotas de cada uma das associações e da UE

O aumento da quota dos veículos a gasóleo estava previsto para o curto prazo embora se espere uma inversão desta tendência, a mais longo prazo, com a introdução da tecnologia de injecção directa da gasolina. No âmbito dos respectivos acordos, todas as associações se comprometeram a atingir o objectivo final, fundamentalmente através de progressos tecnológicos e de alterações de mercado conexas.[19].

[19] Os três "relatórios conjuntos" não tratam no detalhe a questão das medidas tomadas já que o assunto será estudado com maior pormenor no âmbito da aplicação da Decisão 1753/2000/CE. Esta decisão obriga a Comissão a apresentar um relatório ao Conselho e ao Parlamento Europeu em 2003/4 e 2008/9 sobre as reduções conseguidas através de medidas técnicas e outras.

No que se refere às hipóteses subjacentes aos compromissos assumidos, as associações chamaram a atenção para questões como a qualidade dos combustíveis e outras medidas legais.

A indústria automóvel atribui grande importância à existência de combustíveis com baixo teor de enxofre para a prossecução do duplo objectivo de redução das emissões de CO_2 e de NOx. As associações assumiram os seus compromissos com base nos requisitos de qualidade dos combustíveis definidos na Directiva 98/70/CEE, pese embora manterem a expectativa quanto à possibilidade de introdução de combustíveis de melhor qualidade no mercado, no futuro[20]. A Comissão regista a importância que algumas das Partes atribuem à redução dos actuais valores máximos relativos ao teor de enxofre da gasolina e do gasóleo constantes da regulamentação comunitária. Para um estudo mais aprofundado da questão, a Comissão procedeu a um exercício de consulta com vista a obter o parecer das partes interessadas. Espera-se que este exercício esteja concluído até ao final do ano, antes da alteração pendente da Directiva 98/70.

A indústria automóvel representada pela ACEA chama a atenção para o facto de a directiva relativa aos veículos fora de uso acarretar consequências negativas para a eficácia dos automóveis em termos de combustíveis já que, na sua opinião, esta directiva pode limitar a utilização de determinado tipo de tecnologias e de equipamentos leves originando, em simultâneo, uma sobrecarga significativa para as empresas. Para a Comissão, a directiva relativa aos veículos fora de uso não apresentará repercussões, nem ao nível do compromisso assumido em matéria de CO_2, nem da situação económica da indústria.

A KAMA chamou especial atenção para o processo de reestruturação em curso, para os cortes orçamentais que lhe estão associados e para a redução dos recursos humanos - técnicos e científicos, cujas consequências negativas afectam a capacidade da KAMA para desenvolver as novas tecnologias necessárias, eficazes em matéria de emissões de CO_2 e para introduzir novos modelos no mercado europeu.

III. Outras medidas relevantes

Os serviços da Comissão estão a avaliar determinadas medidas adicionais no que se refere à medição das emissões de CO_2 e do consumo de combustíveis, conforme estabelecido na Directiva 80/1268/CEE:

(a) No que diz respeito ao alargamento do seu âmbito de aplicação aos veículos comerciais ligeiros (categoria N1).

(b) No domínio dos valores das emissões de CO_2 relativos aos combustíveis alternativos (para além do GPL e do GN, que já se encontram incluídos no sistema de homologação) e aos sistemas de propulsão alternativos.

(c) No que se refere à definição de massa da Directiva 70/156/CEE.

---

[20] As associações esperam que determinados tipos de gasolina (p. ex. super-plus de 98 octanas) e de gasóleo-plus, com teor máximo de enxofre de 30 ppm, sejam comercializados, em 2000, em todo o mercado comunitário, em quantidade e com cobertura geográfica suficientes; em 2005, prevê-se a total disponibilidade de combustíveis para o conjunto do mercado da UE, capazes de corresponderem aos seguintes requisitos: gasolina com teores máximos de enxofre de 30 ppm e de compostos aromáticos de 30% e gasóleo com teor máximo de enxofre de 30 ppm e índice de cetano mínimo de 58.

IV. Conclusões

O desenvolvimento da estratégia da Comissão de redução das emissões de CO_2 dos veículos de passageiros e melhoria da economia de combustível evidencia progressos significativos. Dois dos instrumentos principais (compromissos assumidos pela indústria automóvel e rotulagem dos automóveis em matéria de economia de combustíveis) foram postos em prática, encontrando-se em curso um trabalho intensivo no que se refere ao terceiro (medidas fiscais). A primeira série de "relatórios conjuntos" demonstra que a ACEA e a JAMA se encontram em vias de cumprir os objectivos intermédios. A KAMA necessita de desenvolver maiores esforços. Para cumprimento do objectivo final de 140g de CO_2/km, todas as associações devem envidar maiores esforços, conforme igualmente previsto nos acordos. A avaliar pelos relatórios em anexo, a Comissão não encontra qualquer motivo para acreditar que alguma das associações não cumprirá o compromisso assumido. Para concretização do objectivo estratégico da Comunidade de 120 g de CO_2/km, é necessário que a Comunidade prossiga no seu esforço de desenvolvimento e implementação dos dois pilares: informação do consumidor e fiscalidade.

ANEXOS

1) Monitorização do compromisso assumido pela ACEA relativo à redução das emissões de CO_2 dos veículos automóveis de passageiros (1995-1999), relatório conjunto da Associação dos Fabricantes Europeus de Automóveis e dos serviços da Comissão, versão final de 10.07.2000.

2) Monitorização do compromisso assumido pela JAMA relativo à redução das emissões de CO_2 dos veículos automóveis de passageiros (1995-1999), relatório conjunto da Associação dos Fabricantes Japoneses de Automóveis e dos serviços da Comissão, versão final de 11.07.2000.

3) Monitorização do compromisso assumido pela KAMA relativo à redução das emissões de CO_2 dos veículos automóveis de passageiros (1995-1999), relatório conjunto da Associação dos Fabricantes Coreanos de Automóveis e dos serviços da Comissão, versão final de 11.07.2000.

Os anexos são dispononíveis somente em inglês.