



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 20.12.1995
COM(95) 689 final

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO
AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU

Estratégia comunitária para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos de passageiros e melhorar a economia de combustível

I. Introdução:

1. No contexto dos esforços mundiais para combater a mudança climática e enquanto parte na Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre a mudança climática concluída em 1992, a Comunidade comprometeu-se a estabilizar as emissões de CO₂ no ano 2000 aos níveis de 1990. A médio prazo, serão necessárias reduções das emissões de gases com efeito de estufa nos países industrializados, tendo em vista o objectivo estabelecido pela convenção-quadro de estabilizar "as concentrações de gases com efeito de estufa na atmosfera a um nível que impedirá uma interferência antropogenética perigosa no sistema climático".

A necessidade de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa foi confirmada pelo Conselho tendo em vista a primeira conferência das partes na Convenção-Quadro sobre a mudança climática, realizada em Berlim em Março/Abril de 1995. A conferência das partes manifestou o seu acordo ao lançamento de um processo destinado a estabelecer objectivos quantificados de limitação e redução das emissões de gases com efeito de estufa no período subsequente ao ano 2000. Neste contexto, a Comunidade compromete-se a aplicar as medidas necessárias, a fim de, em primeiro lugar, estabilizar as emissões de gases com efeito de estufa até ao ano 2000 e, em segundo lugar, limitar e reduzir essas emissões para além do ano 2000. As primeiras propostas constam do "Documento de trabalho da Comissão sobre a estratégia da União Europeia relativa às alterações climáticas: conjunto de opções"¹, elaborado em preparação da conferência. Este documento salientava igualmente a importância de conceber estratégias economicamente rentáveis e as propostas originais da Comissão relativas a uma estratégia comunitária global de redução das emissões de CO₂ já salientavam, nomeadamente, o potencial de "não arrependimento" inerente às medidas que conduzem a benefícios noutros sectores políticos².

¹ SEC (95) 288 final de 1.3.1995.

² SEC (91) 1744 final de 14.10.1991.

2. Neste contexto, a evolução das emissões de CO₂ provocadas pelos transportes constituem um motivo especial de preocupação. As tendências actuais para o aumento das emissões de CO₂ neste sector comprometem os objectivos comunitários nesta matéria. As emissões de CO₂ provenientes dos veículos de passageiros representam cerca de metade das emissões provocadas pelo sector dos transportes e cerca de 12% do total de emissões de CO₂ na União Europeia. Por outro lado, o aumento das emissões de CO₂ provocadas pelos veículos de passageiros contribui para o aumento das emissões de CO₂ provenientes do sector dos transportes. Se este cenário não se alterar, prevê-se que as emissões de CO₂ provocadas pelos veículos a motor aumentem, em relação aos níveis de 1990, cerca de 20% no ano 2000 e cerca de 36% em 2010. Na União Europeia, um veículo de dimensão média emite, num ano, cerca de 3 toneladas de CO₂¹. O sector dos transportes rodoviários tem-se revelado, nos últimos anos, um dos poucos sectores da União que regista um aumento das emissões de CO₂.

Neste contexto, a Comissão observa com preocupação a ausência de progresso a nível da melhoria da eficiência de consumo de combustível dos veículos nos últimos anos. Embora se tenha registado uma nítida tendência para a melhoria da eficiência de consumo até meados da década de 80, o consumo médio de combustível por quilómetro tem-se mantido estável desde então. Por outro lado, existe um importante potencial de "não arrependimento" na redução das emissões de CO₂ dos veículos de passageiros através da melhoria da economia de combustível. Mesmo dentro da mesma categoria de veículos, existe uma grande divergência a nível da economia de combustível dos diversos modelos.

3. É evidente que o aumento registado e previsto das emissões de CO₂ provocadas pelo tráfego automóvel resulta de uma vasta série de factores. A prosperidade económica tornou a automóvel particular acessível à grande maioria dos cidadãos europeus. Embora o aumento da propriedade automóvel tenha, por sua vez, trazido benefícios incontestáveis para o cidadão e para a economia em geral, estes benefícios têm como contrapartida

¹ Partindo do princípio de que percorre 12 600 km e de que consome, em média, 9,6 l de combustível na estrada/100 km.

determinados custos para a sociedade. O aumento do tráfego foi favorecido pela internalização insuficiente dos custos externos dos transportes, pelo que a Comissão tenciona apresentar um Livro Verde sobre esta matéria no futuro próximo. As mudanças de estilo de vida e dos modelos de ordenamento territorial aumentaram a dependência em relação ao automóvel e, em muitos casos, o baixo nível dos serviços e a ausência de investimentos nos transportes públicos tornaram pouco atraentes as alternativas ao automóvel particular. Por sua vez, os níveis elevados de tráfego conduziram a problemas generalizados de congestionamento com as ineficiências que se lhes encontram associadas e aumentaram o consumo de combustível.

4. Neste contexto, as emissões de CO₂ provocadas pelos transportes rodoviários apenas podem ser reduzidas através de um pacote de medidas. Em princípio, estas deverão ter por objectivo diminuir a utilização de veículos a motor, influenciar o comportamento dos condutores (e. g., velocidade) e conseguir uma maior eficiência de consumo de combustível dos veículos através de uma combinação de medidas técnicas e não técnicas. No que diz respeito ao transporte de passageiros, uma estratégia global deverá incluir a melhoria dos transportes públicos no âmbito de um plano geral de intermodalidade e a promoção de uma mudança modal para meios de transporte públicos e não motorizados, como preconizado no recente Livro Verde da Comissão, um aumento dos preços dos combustíveis que constitua um incentivo à utilização mais racional do automóvel, a aplicação da telemática aos transportes, no âmbito de planos globais de transporte local e regional, com o objectivo de reduzir o congestionamento, uma maior flexibilidade dos horários de trabalho e o teletrabalho para diminuir o tráfego pendular. A "sociedade da informação" poderá, a mais longo prazo, tornar supérfluas inúmeras deslocações. De facto, as medidas discutidas nesta comunicação não têm por objectivo reduzir a mobilidade dos cidadãos europeus, mas sim racionalizar as suas escolhas para reduzir os custos externos dos transportes. Assim sendo, as diferentes medidas são em parte dependentes umas das outras. Por exemplo, as políticas fiscais apenas podem ser eficazes na obtenção do objectivo da redução de CO₂ se o consumidor tiver uma escolha clara entre diferentes alternativas de transportes. Além disso, os consumidores têm de poder exercer essa escolha através da transparência e da informação.

A Comissão gostaria de salientar a necessidade de adoptar uma abordagem global em relação às emissões de CO₂ provocadas pelos transportes de passageiros, o que exige decisões a diversos níveis. Um primeiro passo no controlo das emissões de CO₂ deverá incluir, em especial, medidas que envolvam custos económicos mínimos e que, simultaneamente, tragam benefícios noutros sectores políticos. Neste contexto, deverá ser prestada especial atenção à exploração de possibilidades técnicas economicamente rentáveis. A melhoria da eficiência de consumo de combustível dos veículos mediante a aplicação das tecnologias disponíveis constitui, conseqüentemente, a pedra angular de uma estratégia de limitação das emissões de CO₂ provocadas pelos transportes. Simultaneamente, um programa destinado a melhorar a eficiência energética do sistema de transporte encerrará vantagens suplementares, para além da redução das emissões de CO₂. Entre outros aspectos, um programa desse tipo reduzirá as emissões para a atmosfera distintas das de CO₂ e o ruído, aumentará a segurança energética e poderá eventualmente reforçar a competitividade industrial. Por outro lado, restabelecerá a dinâmica dos diversos esforços de conservação energética que afrouxaram desde o declínio dos preços da energia em meados da década de 80. É necessário reconhecer, todavia, que a presente comunicação, ao colocar a ênfase na economia de combustível dos veículos, aborda apenas uma solução.

Por outro lado, existem razões válidas, entre as quais as relacionadas com questões de rentabilidade económica e concorrência, a favor do desenvolvimento de um quadro comunitário que tenha por objectivo a melhoria da economia de combustível dos veículos de passageiros.

5. O Conselho e o Parlamento Europeu solicitaram à Comissão que apresentasse uma proposta de medidas destinadas a reduzir as emissões de CO₂ provocadas pelos veículos a motor. As Directivas 89/458/CEE e 91/441/CEE do Conselho já continham o compromisso de abordar essa questão. O Conselho Ambiente de Dezembro de 1994, mais especificamente, solicitou à Comissão que analisasse a possibilidade de reduzir substancialmente o consumo de combustível dos veículos recentemente matriculados até ao ano 2005. Neste contexto, doze Estados-membros e o Parlamento Europeu indicaram

como objectivo um consumo médio de combustível de 5 l/100 km para veículos a gasolina e de 4,5 l/100 km para veículos com motor *diesel* (equivalente a 120 g de CO₂/km).

A Comissão partilha da opinião do Conselho e do Parlamento de que é necessária uma acção para melhorar a eficiência de consumo de combustível dos veículos. No seu "Documento de trabalho sobre a estratégia da União Europeia relativa às alterações climáticas: conjunto de opções"¹ elaborado em preparação da conferência, a Comissão já afirmava que uma iniciativa comunitária destinada a reduzir as emissões de CO₂ dos veículos constitui uma opção política especialmente promissora. O Conselho Ambiente de Junho de 1995 instou a Comissão a especificar as suas propostas contidas no documento de trabalho. A presente comunicação constitui simultaneamente uma resposta às solicitações do Conselho e do Parlamento e reflecte as próprias preocupações da Comissão relativamente ao aumento das emissões de CO₂ provocadas pelos veículos a motor no contexto da estratégia geral da Comunidade face às emissões de CO₂ e dos compromissos internacionais nesta matéria.

6. O objectivo da presente comunicação consiste em preparar um debate a nível do Conselho e do Parlamento Europeu sobre a estratégia a adoptar para melhorar a eficiência de consumo de combustível dos veículos de passageiros². A Comissão considera que essa estratégia deverá basear-se numa combinação adequada de medidas que se reforcem reciprocamente a nível da Comunidade e dos Estados-membros, devendo ser compatível e ter em conta os diversos objectivos políticos potencialmente afectados.

A fim de preparar as deliberações do Conselho e do Parlamento, a comunicação enuncia os custos e as vantagens de uma melhoria significativa da eficiência de consumo de

¹ SEC (95) 288 final de 1.3.1995.

² A presente comunicação entende por veículos de passageiros os veículos a motor da categoria M₁, como definida no Anexo I da Directiva 70/156/CEE do Conselho. Ao decidir o âmbito de aplicação dos instrumentos fiscais propostos na presente comunicação, em especial, é necessário ter o cuidado de incluir os veículos não formalmente definidos como veículos de passageiros mas essencialmente utilizados para esse fim (e. g., determinadas carrinhas pequenas de caixa aberta, veículos de tracção às 4 rodas).

combustível dos veículos de passageiros e analisa diversos instrumentos políticos disponíveis para conseguir essa melhoria. Subsequentemente, a comunicação esboça uma estratégia coerente de melhoria significativa da economia média de combustível dos veículos de passageiros a curto e médio prazo de forma economicamente rentável. Finalmente, a comunicação identifica as acções que a Comissão tenciona adoptar para promover o desenvolvimento de tal estratégia.

II. Objectivos políticos afins:

7. A consecução de determinados objectivos em matéria de economia de combustível não deverá neutralizar outros objectivos políticos, especialmente os relacionados com a redução das emissões nocivas provocadas pelos veículos a motor e com a segurança dos veículos. A combinação de objectivos de eficiência de consumo de combustível demasiado ambiciosos com uma má escolha de instrumentos políticos poderá comprometer esses mesmos objectivos.

A Comunidade estabeleceu progressivamente normas mais rigorosas sobre as emissões perigosas dos veículos que reduzirão de forma significativa os problemas de poluição atmosférica da União Europeia nos próximos anos. Com base nos resultados de uma vasta avaliação dos problemas de qualidade atmosférica ainda existentes e dos meios economicamente mais rentáveis de alcançar objectivos de qualidade atmosférica (programa europeu Auto-Oil), a Comissão apresentará brevemente as suas propostas relativas às normas de emissão dos veículos de passageiros e às especificações de qualidade dos combustíveis que entrarão em vigor no ano 2000. O controlo das emissões nocivas já está a limitar o impacto dos veículos no clima em geral, na medida em que algumas das emissões nocivas são igualmente gases com efeito de estufa ou precursores destes. Porém, estes esforços são largamente neutralizados pelo aumento das emissões de CO₂ provocadas pelos veículos. O CO₂ é o principal gás com efeito de estufa pelo que os esforços internacionais no âmbito da Convenção das Nações Unidas sobre a mudança climática se orientam para a limitação das emissões de CO₂.

Poderá surgir um conflito entre os objectivos de melhoria da eficiência de consumo de combustível e de controlo das emissões nocivas, caso as medidas destinadas a reduzir as emissões de CO₂ atrasem o processo de substituição da frota automóvel. A consecução de objectivos de qualidade atmosférica a curto e médio prazo exige a penetração rápida de veículos novos e menos poluentes no parque automóvel. Um instrumento que atrase o processo de substituição da frota dificultará a consecução de objectivos de qualidade atmosférica.

Os veículos com motor *diesel* têm um melhor comportamento do que os veículos a gasolina no que diz respeito às emissões de CO₂. Alterações no perfil da frota de automóveis em favor de veículos com motor *diesel* poderiam ter como efeito melhoramentos reduzidos dos valores de consumo médio. Todavia, as emissões de CO₂ provenientes de motores *diesel* também precisam de ser melhoradas, dado que a Comunidade não pode conseguir os objectivos para as emissões de CO₂ apenas através da passagem a veículos com motor *diesel*.

8. Um dos grandes objectivos políticos subjacente às normas comunitárias em matéria de recepção de veículos é a segurança dos veículos. A indústria automóvel europeia registou progressos significativos no que diz respeito à melhoria da segurança dos veículos a motor. A segurança passiva em caso de acidente constitui um aspecto importante da segurança global dos veículos. A Comissão apresentou duas propostas de directivas relativas à resistência dos veículos a motor à colisão lateral e frontal¹. O aumento da segurança passiva tende a tornar os veículos mais pesados, embora sejam importantes outras características de concepção. No futuro próximo serão apresentadas outras propostas, incluindo uma relativa a um tipo de parte dianteira de veículo menos agressiva para o peão.

Nenhuma medida destinada a reduzir o consumo de combustível deverá comprometer o objectivo da segurança. Uma vez adoptadas, as duas directivas propostas constituirão uma importante protecção nesta matéria. Simultaneamente, à luz dessas propostas, pode ser

¹ COM (94) 519 final de 13.12.1994; COM (94) 520 final de 13.12.1994.

necessário a curto prazo um certo compromisso entre os objectivos de segurança e de economia de combustível, dado que as directivas propostas podem limitar o potencial de redução do consumo de combustível através da diminuição do peso dos veículos, embora os materiais novos e mais leves possam conceder novas oportunidades neste domínio. Mesmo com a actual composição da frota, é possível, todavia, uma melhoria significativa da eficiência de consumo de combustível, incentivando as melhores práticas disponíveis e uma mudança para modelos menos potentes dentro de cada categoria de veículo.

Neste contexto, a Comissão considera que após a entrada em vigor de novas normas comunitárias relativas à capacidade de resistência ao choque dos veículos, os objectivos de segurança dos veículos e a redução do consumo de combustível e das emissões de CO₂ são mutuamente compatíveis. A Comissão gostaria de assinalar que, no futuro, serão inevitavelmente introduzidas nos veículos características adicionais de segurança, reflectindo a preocupação do público em ter veículos seguros. O desafio da reconciliação deste objectivo com a necessidade do melhoramento do consumo de combustível será constante.

9. Como referido anteriormente pela Comissão¹, o desafio tecnológico que a indústria automóvel deverá enfrentar consiste em otimizar os seus produtos, simultaneamente através de critérios de conforto e fiabilidade, segurança, emissões nocivas e consumo de combustível, a fim de manter a sua aceitabilidade social e ambiental. Encontram-se actualmente disponíveis inúmeras tecnologias destinadas a melhorar a eficiência de consumo de combustível dos veículos sem afectar os restantes critérios. Na medida em que os preços actuais dos combustíveis não constituem um incentivo suficiente para os consumidores exigirem veículos que consumam menos, essas tecnologias não foram aplicadas aos modelos recentes. Consequentemente, é necessária uma política que garanta uma melhoria do comportamento funcional dos veículos novos em termos de economia de combustível sem comprometer outros objectivos políticos.

¹ Comunicação relativa à indústria automóvel da União Europeia, COM (94) 49 final de 23.2.1994.

III. Viabilidade técnica e custos:

10. Em conformidade com os pedidos formulados pelos Estados-membros e pelo Parlamento Europeu, a Comissão considerou os seguintes objectivos médios de economia de combustível para 2005: 5 l/100 km para veículos novos a gasolina e 4,5 l/100 km para veículos novos com motor *diesel*. Os peritos consultados pela Comissão concordam que é possível conseguir um consumo médio de combustível dessa ordem através das melhores tecnologias disponíveis. Esta melhoria pode ser conseguida, em grande parte, através de alterações técnicas e de uma mudança para veículos menos potentes a nível de cada segmento de mercado, ao passo que a redução de consumo de combustível pode ser obtida através de veículos mais leves e/ou mais pequenos ("downsizing").

As melhorias técnicas destinadas a reduzir o consumo de combustível necessitam de um certo tempo para serem integradas nos modelos actualmente em produção e influírem na gama de modelos. Tudo depende do ciclo de produção dos fabricantes individuais. Embora seja incontestavelmente possível realizar progressos significativos, até ao ano 2000, a nível dos objectivos supracitados de economia de combustível, a aplicação de novas tecnologias a toda a gama de modelos pode demorar mais tempo.

11. Por outro lado, os custos das alterações técnicas necessárias para satisfazer o objectivo dos 5 l/100 km e dos 4,5 l/100 km, respectivamente, devem ser analisados. Para o consumidor, o custo adicional de um veículo mais eficiente em termos de consumo no momento da compra é compensado por uma economia de combustível durante o tempo de vida do veículo. Aos preços actuais dos combustíveis na União Europeia, uma melhoria da economia de combustível da ordem acima referida poderá permitir uma economia de mais de 3 000 ecus durante o tempo de vida do veículo. Uma análise preliminar indica que existe um potencial importante de "não arrependimento" na melhoria da economia de combustível já que o custo para o consumidor de um veículo mais eficiente em termos de consumo é recuperado através de uma economia de combustível durante o tempo de vida do veículo (ver Anexo). Somente as alterações que vão além do potencial de "não arrependimento" envolvem custos adicionais para o consumidor.

Simultaneamente, o potencial de "não arrependimento" é um princípio que não está isento de ambiguidade, na medida em que varia em função dos preços dos combustíveis no futuro.

12. À luz das considerações que precedem, a Comissão é de opinião de que deverão ser realizados progressos significativos para alcançar os objectivos médios de eficiência de consumo de combustível de 5 l/100 km para veículos novos a gasolina e de 4,5 l/100 km para veículos novos com motor *diesel*. Isto é particularmente certo se forem tidos em conta os futuros esforços de investigação e desenvolvimento que serão despoletados por uma medida comunitária destinada a reduzir as emissões de CO₂ dos veículos de passageiros. Porém, o ano 2005 é uma data-limite bastante ambiciosa. Em contrapartida, um limite temporal além do ano 2005 para a consecução do objectivo supracitado de economia de combustível facilitará a renovação da gama de modelos sem impor um redimensionamento significativo da frota automóvel. Entretanto, a Comunidade e os Estados-membros deverão adoptar as medidas necessárias para orientar a frota automóvel nessa direcção.

IV. Critérios de avaliação dos instrumentos políticos:

13. A Comissão analisou uma série de instrumentos políticos diferentes que poderão ser utilizados, em princípio, para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos de passageiros através de uma melhoria da eficiência de consumo de combustível. Cada instrumento possui diversas vantagens e inconvenientes. A sua eficácia em termos de redução das emissões de CO₂ depende igualmente da intensidade com que são aplicados. A fim de clarificar as medidas que deverão ser impostas, a Comissão tomou como ponto de referência para a análise de diversos instrumentos políticos (ver infra) o objectivo de consumo de combustível de 5 e 4,5 l/100 km, respectivamente, para os veículos novos até ao ano 2000.

A fim de permitir um debate plenamente informado a nível do Conselho e do Parlamento Europeu sobre as opções possíveis para uma estratégia de melhoria da eficiência de consumo de combustível dos veículos de passageiros, a Comissão gostaria de enunciar esses instrumentos na presente comunicação, antes de propor a sua própria estratégia. As vantagens e desvantagens intrínsecas dos diversos instrumentos serão avaliadas em função dos seguintes critérios:

* A medida deverá ser economicamente rentável (note-se que os comentários formulados na presente comunicação a este respeito se baseiam mais numa avaliação qualitativa do que numa análise quantitativa).

* A medida deverá reconhecer a importância dos veículos a motor na sociedade actual e não excluir determinados grupos da propriedade e utilização do automóvel (equidade). Deve ser prestada atenção à forma de evitar os efeitos negativos de determinadas medidas nas necessidades dos idosos e deficientes, por exemplo.

V. Opções fiscais:

14. O tratamento fiscal dos veículos a motor varia profundamente de um Estado-membro para outro, não só em termos de carga fiscal como de combinação de tipos de impostos. Em geral, os Estados-membros aplicam uma combinação de alguns ou todos os impostos sobre as aquisições (e. g., IVA, taxas de matrícula), impostos sobre a propriedade (e. g., impostos rodoviários ou taxas de circulação, impostos sobre seguros) e impostos sobre a utilização (e. g., impostos sobre os combustíveis, portagens rodoviárias). Por outro lado, os factores que influenciam a política fiscal no que diz respeito aos veículos podem igualmente variar de forma significativa de um Estado-membro para outro, devido muitas vezes a elementos sociais e culturais tradicionais e a aspectos económicos, industriais e fiscais mais evidentes. Os serviços da Comissão lançaram um estudo aprofundado dos sistemas de tributação automóvel aplicados pelos Estados-membros com o objectivo de identificar as consequências desta

divergência de sistemas no funcionamento adequado do mercado interno. Esse estudo analisará igualmente a possibilidade de recorrer à tributação automóvel para fazer avançar outras políticas comunitárias, incluindo a política de ambiente.

Não obstante o carácter integrado das políticas de tributação automóvel dos Estados-membros, este capítulo propõe a análise de uma série de meios possíveis de introduzir uma medida fiscal destinada a reduzir as emissões de CO₂ e a promover uma maior economia de combustível. Em princípio, os instrumentos fiscais podem ser utilizados para diferenciar os encargos financeiros do consumidor associados à aquisição ou propriedade de um veículo em função das emissões de CO₂ e do consumo de combustível. Esta diferenciação aumentará a procura de veículos mais eficientes em termos de consumo por parte dos consumidores. Estes incentivos/desincentivos podem ser integrados nos impostos de compra/matricula e de circulação anuais ou ser aplicados como incentivos fiscais em combinação com uma norma de referência das emissões de CO₂.

A concretização de qualquer uma das opções fiscais apresentadas na presente comunicação constituiria um passo importante na internalização de um dos custos externos dos transportes e no alargamento da aplicação de instrumentos económicos que tenham por objectivo a consecução de objectivos no domínio do ambiente. A Comissão tenciona lançar um debate mais vasto sobre este tema mediante a apresentação de um Livro Verde no futuro próximo.

1. Diferenciação entre impostos de compra/matricula:

15. A diferenciação do preço do veículo em função da economia de combustível poderá constituir um forte incentivo para os consumidores exigirem veículos mais eficientes em termos de consumo e, conseqüentemente, para a indústria os lançar no mercado. Este objectivo pode ser alcançado através de impostos de compra ou de matrícula diferenciados em função da eficiência de consumo de combustível. Diversos Estados-membros aplicam actualmente um imposto de compra ou de matrícula. Um

Estado-membro (Áustria) já possui um imposto de compra que se baseia no consumo de combustível.

A fim de garantir a eficácia dos impostos de compra/matricula diferenciados em termos da redução das emissões de CO₂ provocadas pelos veículos de passageiros, um quadro comunitário deverá:

- * fixar um valor de base das emissões de CO₂, que será gradualmente reduzido de acordo com um calendário estabelecido;
- * definir orientações para a diferenciação das taxas de imposto em função das emissões de CO₂;
- * estabelecer os limites dentro dos quais os Estados-membros poderão alterar a relação entre a taxa de imposto e o valor de base das emissões de CO₂.

As estimativas efectuadas por conta da Comissão pelo Motor Vehicle Emissions Group (MVEG, Grupo das Emissões dos Veículos a Motor) e por um consultor independente sugerem que o diferencial fiscal necessário para alcançar o objectivo de eficiência de consumo de combustível de 5 l/100 km para os veículos a gasolina e de 4,5 l/100 km para os veículos com motor *diesel* até 2005 será da ordem dos 45 ecus por cada grama adicional de CO₂ por km (= 1 050 ecus por cada litro adicional de combustível consumido por cada 100 km para os veículos a gasolina e 1 180 ecus por cada litro adicional de combustível consumido por cada 100 km para os veículos com motor *diesel*).

16. Relação custo-eficácia: Na medida em que os impostos de compra ou de matrícula que se baseiam nas emissões de CO₂ alteram o custo inicial do veículo novo para o consumidor, prevê-se que esses impostos exerçam um efeito directo significativo na decisão de compra. Um instrumento fiscal orientado para as decisões de compra contrabalança o facto de o consumidor não ter plenamente em conta a potencial futura economia de combustível por ocasião da aquisição do veículo e é, portanto, susceptível de ser de baixo custo. O fabricante teria igualmente conveniência em aplicar determinadas tecnologias destinadas a reduzir o consumo de combustível, já que os custos dessas

tecnologias seriam compensados por impostos menores por ocasião da venda do veículo. A eficácia real do instrumento depende da envergadura do diferencial fiscal. A fixação anual de um valor de base comum das emissões de CO₂ no âmbito de um quadro comunitário garante que a indústria automóvel e os consumidores recebam uma indicação clara da melhoria pretendida em termos de economia de combustível.

Na medida em que o instrumento fiscal aumenta o custo dos veículos novos, pelo menos acima de um determinado nível de consumo de combustível, poderá igualmente induzir um afrouxamento global do processo de substituição da frota automóvel, o que seria pouco desejável quer do ponto de vista da redução das emissões de CO₂ quer do controlo das emissões nocivas, já que veículos mais antigos, mais poluentes e menos eficientes em termos de consumo permanecem, mais tempo, integrados no parque automóvel. Impostos de compra/matricula diferenciados introduzidos de forma neutra em termos de receitas podem ultrapassar potencialmente este efeito porque, em média, os preços dos veículos não aumentarão e é provável que a sua influência na renovação da frota seja neutra. Se se prosseguir com esta opção, ela terá uma influência variável nos Estados-membros, reflectindo as diferentes estruturas da indústria e da frota de veículos a motor de cada país.

17. Equidade: A aceitabilidade social deste instrumento depende largamente das taxas de imposto aplicadas. O instrumento permite que os veículos mais eficientes em termos de consumo de combustível sejam total ou parcialmente isentos de encargos fiscais suplementares, o que aumenta a sua aceitabilidade social. Ainda que seja aplicado um imposto a todos os veículos novos, os consumidores têm a possibilidade de reduzir os custos adicionais optando por um modelo mais eficiente em termos de consumo de combustível.

2. Diferenciação dos impostos de circulação anuais com base nas emissões de CO₂:

18. Os impostos de circulação anuais são cobrados em todos os Estados-membros. Os critérios em que se baseia o cálculo desses impostos variam, sendo os mais frequentes a

potência fiscal, cilindrada, massa e idade do veículo. As estruturas, as taxas e a progressão do imposto bem como o tratamento dos veículos com motor *diesel* divergem igualmente de um Estado-membro para outro. Na medida em que o consumo de combustível é parcialmente determinado pela cilindrada, potência e massa do veículo, a maioria dos impostos de circulação anuais existentes já se encontram relacionados, em maior ou em menor grau, com as emissões de CO₂. Porém, a diferenciação actual entre os impostos de circulação anuais é demasiado pequena para possuir uma influência significativa nas emissões de CO₂.

Um instrumento destinado a reduzir as emissões de CO₂ provocadas pelos veículos de passageiros mediante uma melhoria da eficiência de consumo de combustível poderia basear-se nos impostos de circulação anuais. Neste caso, as emissões de CO₂ tornar-se-iam uma importante base de cálculo dos impostos de circulação anuais.

À semelhança da opção relativa ao imposto de compra/matricula supracitada e pelas mesmas razões, um quadro comunitário deverá:

- * fixar um valor de base das emissões de CO₂, que será gradualmente reduzido de acordo com um calendário estabelecido;
- * definir orientações para a diferenciação das taxas de imposto em função das emissões de CO₂;
- * estabelecer os limites dentro dos quais os Estados-membros poderão alterar a relação entre a taxa de imposto e o valor de base das emissões de CO₂.

A base de cálculo do diferencial fiscal de um imposto de circulação anual que se baseie nas emissões de CO₂ para alcançar o objectivo de eficiência de consumo de combustível de 5 l/100 km para os veículos a gasolina e de 4,5 l/100 km para os veículos com motor *diesel* é o diferencial fiscal identificado relativamente a um imposto de compra ou de matrícula baseado nas emissões de CO₂ (ver supra). A conversão desse diferencial num diferencial fiscal para impostos de circulação anuais depende da avaliação de até que ponto é que os consumidores têm em conta os custos futuros. Na hipótese de os

consumidores serem sensíveis aos custos futuros¹, será necessária uma diferenciação dos impostos de circulação anuais da ordem dos 6 ecus por cada grama adicional de CO₂ por km (= 140 ecus por cada litro adicional de combustível consumido por 100 km ao ano para os veículos a gasolina e 160 ecus por cada litro adicional de combustível consumido por 100 km ao ano para os veículos com motor *diesel*), a fim de alcançar os objectivos de eficiência de consumo de combustível supracitados. Na hipótese de os consumidores serem apenas sensíveis aos custos suportados durante, por exemplo, os primeiros 4 anos após a compra do veículo, o diferencial fiscal deverá ser da ordem dos 12 ecus por cada grama adicional de CO₂ por km (= 280 ecus por cada litro adicional de combustível consumido por 100 km ao ano para os veículos a gasolina e 315 ecus por cada litro adicional de combustível consumido por 100 km ao ano para os veículos com motor *diesel*).

19. Relação custo-eficácia: A experiência em determinados Estados-membros revela que os impostos de circulação anuais têm alguma influência nas características da frota automóvel. Dado que os níveis dos impostos de circulação anuais são, na maioria dos casos, bastante reduzidos, a importância da sua influência é difícil de avaliar.

Diversos factores afectam a eficácia dos impostos de circulação anuais que se baseiam nas emissões de CO₂. Se é certo que os consumidores não têm plenamente em conta os custos inerentes ao ciclo de vida do veículo no momento da sua aquisição, a carga fiscal total durante o tempo de vida do veículo deverá ser mais elevada para obter um efeito de incentivo semelhante a uma carga fiscal aplicada por ocasião da compra do veículo (ver supra). Por outro lado, o valor de revenda de um veículo depende, entre outros factores, dos encargos fiscais que se lhe encontram associados. Se os consumidores têm em conta o valor de revenda do veículo por ocasião da sua aquisição, são sensíveis a futuros encargos fiscais permanentes, incluindo o imposto de circulação anual. Globalmente, é todavia claro que os impostos de circulação anuais, em relação aos impostos de compra ou de matrícula, são um instrumento menos directo para alterar as decisões iniciais de compra dos consumidores.

¹ Pressupostos: tempo de vida do veículo de 10 anos e taxa de desconto de 8%.

A curto prazo, um imposto de circulação baseado nas emissões de CO₂ poderá afrouxar o processo de substituição da frota automóvel disponível, se o imposto for apenas aplicado a veículos novos para não penalizar os proprietários dos veículos existentes (embora o imposto possa ser aplicado a toda a frota automóvel desde o início). A partir do momento em que o imposto de circulação anual baseado nas emissões de CO₂ fosse aplicável a toda a frota automóvel, constituiria um incentivo constante à melhoria da eficiência de consumo de combustível através do envio para a sucata de veículos menos eficientes.

20. Equidade: O aumento das taxas de imposto necessário para influenciar o consumidor a optar por veículos mais eficientes em termos de consumo de combustível por ocasião da sua aquisição inflacionaria os custos de propriedade de veículos menos eficientes. A aceitabilidade social real de um imposto de circulação anual que se baseie nas emissões de CO₂ depende das suas características em termos da relação entre a taxa de imposto e o valor de base das emissões de CO₂. De qualquer modo, os consumidores têm a possibilidade de evitar custos suplementares, optando por veículos mais eficientes em termos de consumo de combustível.

3. Normas de referência para as emissões de CO₂ e quadro de incentivos fiscais:

21. A base de uma medida deste tipo seria a inclusão de uma norma de referência das emissões de CO₂ nos procedimentos de recepção de veículos. Essa norma dependeria da massa, cilindrada ou potência do veículo. Os veículos cujas emissões de CO₂ se situem abaixo da norma de referência beneficiariam de incentivos fiscais. A norma seria gradualmente reduzida, de acordo com um calendário estabelecido, sendo essa redução mais acentuada para os veículos de maiores dimensões. Os incentivos fiscais poderão ser aplicados no âmbito dos impostos de circulação, compra ou matrícula anuais.

Ao contrário dos impostos de compra/matricula e dos impostos de circulação anuais, os procedimentos de recepção de veículos de passageiros já se encontram harmonizados no

âmbito da legislação comunitária¹. O desenvolvimento de um quadro comunitário harmonizado de incentivos fiscais tendentes à redução das emissões de CO₂ provocadas pelos veículos de passageiros exigiria simplesmente a inclusão de uma norma de referência das emissões de CO₂ no actual procedimento de recepção. Na prática, isto implicaria:

- * a fixação de uma norma de referência das emissões de CO₂, que será gradualmente reduzida de acordo com um calendário estabelecido;

- * o estabelecimento de um quadro de incentivos fiscais, incluindo um montante máximo de incentivos fiscais atribuído a veículos cujas emissões de CO₂ se situem abaixo da norma de referência, no âmbito dos impostos de circulação, compra ou matrícula anuais.

A norma de referência deverá ser estabelecida de forma a garantir que os consumidores e a indústria automóvel recebam uma indicação clara da melhoria pretendida em termos de eficiência de consumo de combustível.

Uma desvantagem inerente às normas relativas a determinadas características dos veículos (massa, cilindrada, potência) no contexto da redução das emissões de CO₂ é a possibilidade dos chamados "efeitos paradoxais". Um veículo de categoria mais elevada poderá satisfazer a norma de referência e beneficiar de um incentivo fiscal, ao passo que um veículo de categoria inferior poderá não satisfazer a norma que lhe corresponde (mais rigorosa) e não usufruir de um incentivo fiscal, muito embora liberte menos emissões de CO₂.

22. Relação custo-eficácia: A eficácia de um instrumento que se baseia em normas depende das normas de referência estabelecidas anualmente e dos incentivos fiscais aplicados. As normas de referência deverão ser estabelecidas com base na

¹ Directiva 70/220/CEE do Conselho, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 94/12/CE.

economia de combustível conseguida pelos veículos mais eficientes de cada categoria e reduzidas em função das previsões no que diz respeito aos futuros progressos técnicos.

Comparativamente a um instrumento económico, prevê-se que os custos sociais de um instrumento baseado em normas sejam mais elevados, na medida em que restringe as possibilidades de ajustamento flexível por parte dos fabricantes e dos consumidores.

23. Equidade: Este instrumento não impõe aos consumidores quaisquer encargos fiscais suplementares. Em contrapartida, graças aos incentivos fiscais, a propriedade de veículos mais eficientes em termos de consumo de combustível torna-se menos onerosa.

24. No contexto de uma estratégia global, os Estados-membros deverão ter a possibilidade de optar por um ou outro dos instrumentos fiscais supracitados, ou por uma combinação dos mesmos, a fim de promover a introdução no mercado de veículos mais eficientes em termos de consumo de combustível. Isto permitiria soluções mais adaptadas às circunstâncias específicas de cada Estado-membro. Por outro lado, um quadro comunitário proporcionaria diversas possibilidades aos Estados-membros de decidirem os pormenores relativos a um instrumento fiscal, incluindo o diferencial do imposto e o montante dos incentivos fiscais.

4. Impostos especiais sobre o consumo de combustíveis:

25. Os preços dos combustíveis repercutem-se nas emissões de CO₂, quer exercendo influência na utilização dos veículos a motor quer incentivando a uma maior eficiência de consumo de combustível. Os preços reais dos combustíveis são neste momento fortemente influenciados pelos impostos especiais sobre o consumo de óleos minerais. A Directiva 92/82/CEE do Conselho estabelece as taxas mínimas dos impostos especiais sobre o consumo de gasolina e *diesel*. Os Estados-membros são livres de aplicar taxas mais elevadas e a maioria dos Estados-membros assim o tem feito. O recurso aos impostos especiais de consumo como instrumento de melhoria da eficiência de consumo de combustível dos veículos a motor poderá basear-se numa revisão no sentido da alta das

actuais taxas mínimas comunitárias. Por outro lado, os impostos sobre o carbono/energia, em conformidade com as orientações da proposta da Comissão, têm por objectivo incentivar a redução das emissões de CO₂ e melhorar a eficiência energética de diversos sectores, embora o seu impacto nos transportes seja limitado, devido a níveis já elevados de tributação dos óleos minerais¹.

É evidente que os restantes instrumentos propostos na presente comunicação deverão ser acompanhados de uma estratégia tendente a aumentar os preços dos combustíveis, a fim de evitar uma diminuição dos custos dos veículos a motor associada a uma maior economia de combustível, o que incentivaria a uma maior utilização do automóvel.

Um trabalho realizado por conta da Comissão por um consultor independente sugere que se os impostos especiais sobre o consumo de combustíveis fossem o único instrumento aplicado para melhorar a economia de combustível dos veículos de passageiros, o preço final do combustível para o consumidor deveria aumentar gradualmente, em termos reais, cerca de 110% para os veículos a gasolina e cerca de 150% para os veículos com motor *diesel* entre 1996 e 2005, a fim de alcançar uma eficiência média de consumo no que diz respeito aos veículos novos de 5 l/100 km para os veículos a gasolina e de 4,5 l/100 km para os veículos com motor *diesel*.

26. Relação custo-eficácia: Os impostos especiais sobre o consumo de óleos minerais são um instrumento economicamente rentável destinado a reduzir as emissões de CO₂ provocadas pelos transportes rodoviários. Porém, o seu efeito é mais limitado, quando o seu objectivo consiste em melhorar a eficiência dos veículos de passageiros em termos de consumo de combustível. Em particular, o facto de o consumidor não ter plenamente em conta por ocasião da compra do veículo a potencial futura economia de combustível faz com que a procura da eficiência em termos de consumo se situe abaixo do seu nível óptimo, baseando-se apenas nos preços dos combustíveis. Qualquer tipo de consumo de combustível está sujeito a encargos financeiros suplementares, embora o objectivo da medida consista em visar os veículos menos eficientes em termos de

¹ COM (95) 172 final de 10.5.1995.

consumo. Mesmo os proprietários dos veículos mais eficientes nesta acepção serão afectados.

27. Equidade: Uma medida que se baseie apenas nos preços dos combustíveis e que surja conjuntamente com os aumentos supracitados do preço dos combustíveis podia ter uma forte influência, especialmente a nível dos membros da sociedade com menores disponibilidades económicas. De igual modo, as diferenças locais no que diz respeito à disponibilidade de alternativas à utilização do automóvel particular poderiam impor encargos diferenciados a cidadãos de regiões distintas. Todavia, a influência global em termos de distribuição de um aumento dos impostos especiais sobre o consumo de combustíveis depende em larga medida da utilização das correspondentes receitas fiscais.

VI. Opções não fiscais:

28. Poderão prever-se outros instrumentos de tipo não fiscal para melhorar a economia de combustível dos veículos de passageiros.

1. Acordo com a indústria automóvel:

29. Poderá concluir-se um acordo com a indústria automóvel relativo à redução do consumo de combustível de todos os veículos novos vendidos. Esse acordo deverá conter um compromisso por parte dos fabricantes de automóveis de reduzirem gradualmente as emissões médias de CO₂ de todos os veículos novos vendidos, durante um período de tempo determinado, a fim de alcançar um objectivo específico.

Em 1991, os fabricantes europeus de automóveis já se haviam comprometido a reduzir 10% as emissões de CO₂ dos veículos novos entre 1993 e 2005. Em Março de 1995, os fabricantes alemães comprometeram-se a proceder a uma redução de 25% do consumo médio de combustível dos veículos produzidos e vendidos na Alemanha entre 1990 e 2005. Estes compromissos confirmam o interesse da indústria em cooperar com as

entidades públicas, num espírito de partilha de responsabilidades, na redução das emissões de CO₂ provocadas pelo sector dos transportes.

É evidente, todavia, que os preços actuais dos combustíveis não favorecem a aplicação de tecnologias tendentes a reduzir o consumo mas associadas a custos suplementares para o consumidor, pelo menos a curto prazo. Qualquer objectivo mais ambicioso de eficiência de consumo de combustível que a indústria se proponha alcançar corre por conseguinte o risco de não ter êxito no mercado, na medida em que os consumidores não estão dispostos a suportar os custos associados, ainda que consigam reavê-los total ou parcialmente através da futura economia de combustível. Consequentemente, serão necessárias medidas que influenciem o comportamento dos consumidores e apoiem a conclusão de um acordo com a indústria. A conclusão de um acordo com a indústria e os incentivos aos consumidores são dois aspectos inseparáveis, que se completam. (A Comissão tenciona apresentar, em 1996, uma comunicação sobre um quadro comunitário para acordos negociados).

2. Investigação e desenvolvimento:

30. Numa perspectiva a mais longo prazo, pode prever-se que as tecnologias radicalmente novas e os materiais leves permitam efectuar progressos significativos a nível da economia de combustível. A fim de concentrar e coordenar melhor os esforços comunitários de I&D no sector da tecnologia automóvel, a Comissão criou uma *Task Force "Automóvel do futuro"*. O seu objectivo estratégico consiste em realizar progressos tecnológicos, *inter alia* no domínio dos sistemas de propulsão com emissões radicalmente menores, incluindo sistemas a baterias e baseados em células de combustível bem como soluções híbridas em que o comportamento funcional dos motores de combustão interna é optimizado. Obviamente, para algumas das novas tecnologias a vantagem em termos de emissões de CO₂ depende largamente da fonte de energia primária.

A investigação visada pela *Task Force "Automóvel do futuro"* tem por objectivo efectuar, numa perspectiva a mais longo prazo, um salto qualitativo na redução de consumo de

combustível e das emissões de CO₂ dos veículos a motor. O plano de acção da *Task Force* tem em vista a demonstração de tecnologias-protótipo no horizonte temporal compreendido entre os anos 2000 e 2005, servindo-se para tal dos programas específicos de IDT existentes, como o JOULE e o BRITE-EURAM. Porém, mesmo antes dessa data, existe a possibilidade de realizar um passo significativo a curto prazo, introduzindo nas gamas de modelos dos fabricantes as tecnologias actualmente disponíveis. O objectivo da estratégia esboçada na presente comunicação consiste em sugerir uma linha de acção que rentabilize o potencial tecnológico existente.

Por outro lado, outros programas abrangidos pelo quarto programa-quadro de I&D da Comunidade, como o SAVE II e o THERMIE, oferecem a possibilidade de aumentar a eficiência energética do sector dos transportes mediante o desenvolvimento e demonstração de tecnologias de gestão inteligente do tráfego e dos transportes públicos e a redução da procura dos transportes através de sistemas avançados de comunicações ("sociedade da informação").

3. Atribuição de rótulo à economia de combustível como medida complementar:

31. A fim de apoiar os instrumentos debatidos na presente comunicação, poderão ser adoptadas determinadas medidas complementares. Neste contexto, a Comissão considera especialmente útil uma atribuição de rótulo às emissões de CO₂. A prestação de informações aos consumidores sobre a economia de combustível e as emissões de CO₂ de diversos modelos de veículos reforçará a eficácia dos incentivos fiscais. Embora o consumo de combustível dos veículos seja geralmente anunciado pelos fabricantes de automóveis, a eficácia dessa informação poderá ser reforçada através da publicação do custo normalizado do combustível consumido por um modelo específico de veículo durante o seu tempo de vida. Consequentemente, uma medida comunitária deverá prever a alteração da Directiva 93/116/CE relativa ao consumo de combustível dos veículos a motor através de disposições correspondentes. A Comissão apresentará as propostas legislativas necessárias.

32. Por outro lado, a Comissão salienta as potencialidades significativas de redução do consumo de combustível que encerra um comportamento mais eficiente em termos de consumo por parte dos condutores. A Comissão insta por conseguinte a indústria automóvel e as associações do sector, em especial, a promoverem uma condução mais eficiente em termos de consumo de combustível através de campanhas de sensibilização e de formação dos condutores.

VII. Rumo a uma estratégia comunitária destinada a aumentar a eficiência dos veículos de passageiros em termos de consumo de combustível:

33. Tomando como ponto de partida a análise contida na primeira parte da presente comunicação, a Comissão considera que a estratégia comunitária global de redução das emissões de CO₂ provocadas pelos veículos de passageiros mediante uma melhoria da economia de combustível deverá basear-se nos seguintes elementos:

- * um acordo entre a Comunidade e a indústria automóvel que envolva objectivos claros e disposições de monitorização;
- * inclusão da promoção da eficiência de consumo de combustível dos veículos de passageiros como um dos objectivos de uma iniciativa comunitária futura no domínio da tributação automóvel que se baseie na análise em curso do sector;
- * medida complementar relativa à atribuição de rótulo à economia de combustível;
- * esforço ambicioso de IDT tendente a melhorar o comportamento funcional dos veículos a motor e que esteja em conformidade com o plano de acção da *Task Force "Automóvel do futuro"* e a promover alternativas atraentes aos transportes rodoviários, como preconizado pelas *Task Forces "Intermodalidade"* e *"Comboios e sistemas ferroviários do futuro"*.

Os três primeiros elementos são objecto da presente comunicação.

34. A Comissão deverá concluir um acordo com a indústria automóvel europeia e com os importadores de automóveis que se baseie nos debates da presente comunicação a nível do Conselho e do Parlamento Europeu¹. No caso da indústria automóvel da União Europeia, um acordo-quadro com a Associação Europeia de Fabricantes de Automóveis (ACEA) deverá conter um compromisso por parte da indústria de reduzir as emissões médias de CO₂ dos veículos novos vendidos na União Europeia, a fim de alcançar um objectivo específico num prazo determinado. Paralelamente, deverão ser concluídos acordos semelhantes entre a Comissão e os importadores de automóveis na União Europeia. A Comissão considera que uma redução de 25% em relação a 1990 das emissões médias de CO₂ dos veículos novos vendidos na União Europeia em 2005 constitui um ponto de referência razoável que deverá ser incluído num acordo com a indústria. Esta redução em termos percentuais podia, naturalmente, ser traduzida num valor-objectivo de consumo médio de combustível a nível europeu (em litros/100 km). A partilha de tarefas relativas a este objectivo entre diferentes fabricantes com os quais pode ser possível uma maior redução nalguns segmentos do mercado do que noutros, dependendo dos consumos de combustível já conseguidos por diferentes modelos, é deixada à indústria. A *Task Force "Automóvel do futuro"* auxiliará a Comissão e a indústria a identificarem as possibilidades tecnológicas de alcançar determinados objectivos de economia de combustível. O acordo deverá ser compatível com as regras comunitárias da concorrência e ser concluído de modo suficientemente transparente para que satisfaça as regras do GATT/OMC a esse respeito.

A fim de garantir a transparência e permitir um reforço da estratégia, se for caso disso, o acordo estabelecerá um conjunto de objectivos intermédios indicativos e um sistema de monitorização desses objectivos. A Comissão e a indústria controlarão conjuntamente os progressos realizados pela indústria e por cada fabricante individual para alcançar esses objectivos e o objectivo global de redução das emissões de CO₂. A Comissão informará regularmente o Conselho e o Parlamento Europeu dos progressos conseguidos. As

¹ Ao incluir as importações de automóveis na União Europeia no acordo, terá de ser tida em conta a posição especial dos importadores de automóveis em relação à composição das suas importações de veículos.

emissões de CO₂ serão avaliadas com base na Directiva 93/116/CE relativa ao consumo de combustível dos veículos a motor¹ e os Estados-membros deverão comunicar à Comissão os dados relativos aos procedimentos de recepção e o número de veículos recém-matriculados por modelo anualmente. A Comissão apresentará uma proposta sobre a criação deste sistema de intercâmbio de dados.

35. A Comissão reconhece que, nos termos da legislação comunitária em vigor, os Estados-membros dispõem de uma liberdade considerável no que diz respeito à tributação dos veículos a motor. A Comissão considera, todavia, que poderão retirar-se vantagens do desenvolvimento de um quadro comunitário de medidas fiscais que contribua para a redução das emissões de CO₂ provocadas pelos veículos e para a promoção de uma maior economia de combustível. Porém, a Comissão reconhece igualmente que um quadro desse tipo deverá por sua vez ser desenvolvido no contexto da evolução de uma abordagem global da tributação automóvel na Comunidade, no interesse do funcionamento correcto do mercado interno e em apoio de outros objectivos políticos.

As preocupações em matéria de eficácia e aceitabilidade política induziram todavia a Comissão a excluir a opção que consiste em basear-se exclusivamente nos impostos especiais sobre o consumo de combustíveis para transporte como medida política. As questões de equidade suscitadas pelas taxas de imposto que seriam necessárias para exercer uma influência significativa na eficiência de consumo de combustível dos veículos limitam gravemente a aceitabilidade política desta opção. Serão todavia necessários aumentos dos preços dos combustíveis para completar qualquer uma das medidas propostas na presente comunicação, a fim de evitar uma diminuição dos custos dos veículos a motor associada a um menor consumo de combustível, o que enfraqueceria o objectivo global de política de redução das emissões de CO₂. Em geral, poderão igualmente revelar-se necessários aumentos dos preços dos combustíveis, a fim de contribuir para a internalização completa dos custos externos dos transportes.

¹ JO n° L 329 de 30.12.1993, p. 39.

A consecução de qualquer objectivo de redução das emissões de CO₂ dependerá fundamentalmente dos incentivos concedidos aos consumidores no sentido de adquirirem veículos mais eficientes em termos de consumo de combustível, por um lado, e dos esforços envidados pela própria indústria no sentido de produzir e comercializar veículos deste tipo, por outro. A conclusão de um acordo com a indústria e a criação de incentivos fiscais que influenciem os consumidores são dois aspectos que se encontram intimamente ligados.

36. A Comissão é de opinião de que a estratégia proposta na presente comunicação preparará o caminho para uma melhoria considerável da eficiência média de consumo de combustível dos veículos de passageiros a curto e médio prazo. Consequentemente, a estratégia corresponde ao pedido do Conselho e do Parlamento de uma medida comunitária que reduza as emissões de CO₂ provocadas pelos veículos de passageiros.

VIII. Conclusões:

37. A Comissão considera que a melhor abordagem a adoptar relativamente a uma acção comunitária destinada a reduzir as emissões de CO₂ provocadas pelos veículos de passageiros através de uma melhoria da eficiência de consumo de combustível consiste na combinação de um acordo entre a indústria automóvel europeia e os importadores de automóveis na União Europeia que envolva: um compromisso por parte da indústria de alcançar um objectivo específico de redução das emissões de CO₂ dos veículos novos que sejam vendidos dentro de um determinado período de tempo; a inclusão de medidas fiscais que promovam a eficiência dos veículos de passageiros em termos de consumo de combustível no âmbito de uma iniciativa comunitária global relativa à tributação automóvel; e um esforço especial de IDT que favoreça o desenvolvimento de veículos a motor com emissões de CO₂ reduzidas ou nulas, em conformidade com o plano de acção da *Task Force "Automóvel do futuro"*. Esta estratégia será complementada por uma melhoria das informações prestadas ao consumidor mediante uma atribuição de rótulo às emissões de CO₂.

A Comissão salienta a importância que atribui a uma medida específica destinada a reduzir as emissões de CO₂ provocadas pelos veículos de passageiros. Tal medida é necessária para permitir reduções das emissões totais de CO₂ na União Europeia a médio prazo. Para desenvolver a estratégia proposta na presente comunicação, a Comissão procederá a novas consultas das organizações económicas competentes e de outras partes interessadas. A fim de acelerar a adopção de decisões, a Comissão convida o Conselho e o Parlamento Europeu a:

- * considerarem as propostas contidas na presente comunicação;
- * a confirmarem a estratégia geral proposta no ponto 33 supra;
- * a tomarem conhecimento das restantes iniciativas que a Comissão está a tomar, em especial no que diz respeito a (1) uma análise global da tributação automóvel nos Estados-membros a fim de definir, *inter alia*, um quadro fiscal no âmbito do qual os Estados-membros aplicarão instrumentos fiscais ao sector automóvel que favoreçam a introdução de veículos mais eficientes em termos de consumo de combustível na frota automóvel e (2) propostas legislativas tendo em vista uma alteração da Directiva 93/116/CE no que se refere à atribuição de rótulo à economia de combustível dos veículos de passageiros;
- * a cooperarem com a Comissão na realização destas iniciativas futuras.

Anexo

Avaliação preliminar dos custos e vantagens das medidas técnicas destinadas a reduzir as emissões de CO₂ provocadas pelos veículos

Os serviços da Comissão procederam a uma análise preliminar dos custos e vantagens das medidas técnicas destinadas a reduzir as emissões de CO₂ provocadas pelos veículos mediante uma melhoria da eficiência de consumo de combustível. Estes dados não deverão ser considerados definitivos, mas indicadores das ordens de grandeza em questão.

Potencial tecnológico e custos:

Com base nos valores do Conselho Nacional de Investigação dos EUA, adaptados, se for caso disso, às características da frota automóvel da União Europeia e respeitantes às tecnologias específicas disponíveis para reduzir o consumo de combustível dos veículos de passageiros, é possível afirmar o seguinte:

A melhoria das tecnologias no domínio dos motores e da transmissão, da resistência ao rolamento, da aerodinâmica bem como a nível da redução do peso dos veículos da ordem dos 10% através do recurso a novos materiais poderão, conjuntamente, aumentar cerca de 40% a eficiência de consumo de combustível dos veículos a gasolina partindo de estimativas médias. As tecnologias consideradas já se encontram disponíveis ou numa fase avançada de concepção, o que reforça a previsão do Motor Vehicle Emissions Group (MVEG) da Comissão.

Com base no mesmo estudo, prevê-se que o custo total de uma melhoria da economia de combustível de 40% se situe entre 940 ecus e 2 270 ecus por veículo.

Vantagens:

A Comissão prevê que uma melhoria gradual de 40% da eficiência média de consumo de combustível dos veículos de passageiros novos entre 1996 e 2005 reduzirá as emissões totais de CO₂ à saída do tubo de escape dos veículos de passageiros na União Europeia 17,5% em 2005 e 30,1% em 2010 comparativamente às tendências actuais. Porém, devido ao aumento da frota automóvel e das distâncias percorridas, as emissões totais de CO₂ à saída do tubo de escape dos veículos de passageiros aumentarão 4,9% em 2005 em relação a 1990 e diminuirão 6,9% em 2010 comparativamente a 1990.

Potencial de "não arrependimento":

A economia de combustível durante o tempo de vida do veículo e correspondente a uma melhoria de 40% da eficiência de consumo foi avaliada em cerca de 5 800 litros¹. Partindo de um preço do combustível de 0,827 ecus/l, correspondente ao preço ponderado da gasolina super na União Europeia em Setembro de 1994, e de uma taxa de desconto de 8%, isto traduz-se numa economia de custos de 3 257,22 ecus (3 724,43 ecus com uma taxa de desconto de 5%) durante o tempo de vida do veículo. A economia de combustível durante o tempo de vida do veículo pode, conseqüentemente, exceder os custos da melhoria da eficiência de consumo por uma margem considerável, se alguns desses custos ou todos eles se situarem na extremidade mais favorável da relação custo-benefício.

O Ministério dos Transportes do Reino Unido facultou aos serviços da Comissão uma análise da base para o topo da relação custo/benefício das melhorias técnicas individuais. Essa análise sugere que, face aos preços actuais dos combustíveis no Reino Unido (0,64 ecus/l), poderá ser alcançada uma melhoria do consumo de combustível dos veículos a gasolina compreendida entre 14 e 32%, a um custo que poderá ser recuperado durante o tempo de vida do veículo (com base numa taxa de desconto de 8%). Tomando por base um prazo de reembolso não superior a três anos, é possível recuperar o custo da melhoria

¹ Pressupostos: consumo actual médio de combustível na estrada (gasolina e *diesel*) de 9,6 l/100 km; quilometragem anual: 12 600 km; tempo de vida do veículo: 12 anos.

técnica necessária para alcançar uma economia compreendida entre 5 e 28%. No caso de um aumento do preço do combustível para 0,85 ecus/l (que poderá ser atingido no ano 2000, se o Governo do Reino Unido mantiver a sua estratégia de aumentar os impostos sobre os combustíveis no mínimo 5% reais por ano), os valores correspondentes do reembolso durante o tempo de vida do veículo situar-se-ão entre 19 e 36%, sendo de 11% a 28% para um período de reembolso de três anos.

Note-se que esta análise depende em grande parte do custo real das melhorias técnicas realizadas, sendo de natureza puramente indicativa. Os resultados podem igualmente variar de forma considerável em função dos pressupostos considerados (e. g. preços dos combustíveis, prazo de reembolso, taxa de desconto). Por outro lado, não é claro se as estimativas de custos incluem custos mais vastos, como custos de manutenção mais elevados, custos de reorganização e de concepção, ou outros tipos de custos para os consumidores, como menor conforto. É todavia certo que pelo menos uma parte significativa das medidas necessárias para melhorar 40% a economia de combustível apresentam características de "não arrependimento".

ISSN 0257-9553

COM(95) 689 final

DOCUMENTOS

PT

14 07

N.º de catálogo : CB-CO-95-757-PT-C

ISBN 92-77-98640-9

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias

L-2985 Luxemburgo

33