

III

(Actos preparatórios)

COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU

447.^a REUNIÃO PLENÁRIA DE 17 E 18 DE SETEMBRO DE 2008

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que define normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros como parte da abordagem integrada da Comunidade para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros

COM(2007) 856 final — 2007/0297 (COD)

(2009/C 77/01)

Em 22 de Fevereiro de 2008, o Conselho decidiu, nos termos do artigo 95.º do Tratado CE, consultar o Comité Económico e Social Europeu sobre a

Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que define normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros como parte da abordagem integrada da Comunidade para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção Especializada de Mercado Único, Produção e Consumo, que emitiu parecer em 15 de Julho de 2008, sendo relator Edgardo Iozia.

Na 447.^a reunião plenária de 17 e 18 de Setembro de 2008 (sessão de 17 de Setembro), o Comité Económico e Social Europeu adoptou, por 140 votos a favor e 4 votos contra, o seguinte parecer:

1. Conclusões e recomendações

1.1 Nos seus pareceres sobre a redução das emissões de CO₂, o Comité sempre apoiou vivamente as iniciativas legislativas da Comissão que visam o cumprimento de objectivos específicos de redução de emissões de gases com efeito de estufa enquanto contributo essencial para o combate contra as alterações climáticas.

1.2 O Comité concorda com os objectivos do regulamento proposto, que visa uma redução gradual das emissões de CO₂ de modo a atingir o objectivo proposto de 130 g/km até 2012 através da melhoria da tecnologia dos veículos a motor.

1.3 Além disso, o Comité apela a que todas as partes interessadas se comprometam, através de uma abordagem integrada, a cumprir o objectivo de 120 g/km até 2012, conforme estipulado na comunicação da Comissão de 7 de Fevereiro de 2007, e insta o Conselho e o Parlamento Europeu a adoptarem quanto antes toda a legislação pendente que vise combater as alterações climáticas.

1.3.1 O CESE recomenda que a Comissão defina objectivos a mais longo prazo, conforme solicitado pelo Parlamento Europeu. Serão necessárias soluções mais ambiciosas para 2020.

1.4 Mais concretamente, o Comité solicita a rápida adopção da proposta de Directiva do Conselho relativa à tributação aplicável aos veículos automóveis ligeiros de passageiros (COM (2005) 261 final) e a revisão da Directiva 1999/94/CEE relativa às informações sobre emissões de CO₂. O Comité insta igualmente a Comissão a propor e a coordenar iniciativas no âmbito da publicidade e comercialização de veículos a motor que visem a promoção de veículos com baixo consumo de combustível.

1.5 Torna-se indispensável adoptar legislação específica para a indústria automóvel, por estar esgotada a fase de compromissos voluntários por parte da indústria, os quais, embora benéficos pelos progressos notáveis que permitiram em termos das emissões dos veículos de passageiros, têm sido insuficientes para atingir os objectivos fixados.

1.6 Embora apoie a estratégia e a abordagem proposta, o Comité apela a que as medidas a tomar sejam realistas, conciliando os progressos ambientais absolutamente essenciais com a necessidade de salvaguardar empregos numa indústria com mais de 13 milhões de trabalhadores e a manutenção integral da competitividade dos fabricantes europeus num sector estratégico da economia da UE.

1.7 O Comité concorda que um regulamento é o instrumento jurídico adequado, uma vez que as suas disposições serão imediatamente aplicáveis, evitando distorções da concorrência. Os prazos e os pormenores específicos das medidas propostas devem ser cuidadosamente pensados de uma forma mais consensual, tendo em vista salvaguardar e promover a competitividade dos fabricantes da UE no mercado global, bem como evitar que surjam vantagens artificiais entre os diferentes segmentos do sector.

1.8 Para este efeito, o Comité propõe que a Comissão pondere a possibilidade de substituir o actual sistema de definição dos limites de emissões com base apenas na massa do veículo (como no Japão), alargando-o a outros parâmetros como a superfície de apoio das rodas (distância entre os eixos multiplicada pela largura de via), que já é utilizada como base para os veículos de mercadorias nos EUA.

1.9 O Comité recomenda que a inclinação da função linear (ou seja, a inclinação percentual) seja objecto de uma análise mais cuidada, dada a sua influência directa na repartição dos encargos entre os fabricantes. A própria Comissão, no seu resumo da avaliação do impacto (SEC(2007) 1724) afirma que «A aplicação destes critérios sugere, com base na análise inicial, que para obter um equilíbrio entre eles, a gama entre 50.º e 80.º deveria ser objecto de um estudo mais aprofundado nesta fase», reconhecendo implicitamente a necessidade de uma avaliação mais cuidadosa do impacto numa matéria tão delicada. A opção por uma inclinação de 60.º suscita problemas e poderá levar a conflitos com alguns construtores, que não a consideram nem equitativa nem equilibrada. No entender do CESE, a escolha definitiva, após todos os ajustes necessários, não deve trazer vantagens ou desvantagens para nenhuma das partes.

1.10 Outro aspecto que requer especial atenção é a aplicação das penalizações («prémios») previstas no artigo 7.º do regulamento. Embora o Comité concorde com esta abordagem dissuasora, entende que o aumento excessivamente rápido dos prémios não permitirá que os fabricantes da UE adaptem as suas cadeias de produção aos novos limites dentro dos prazos previstos. As medidas parecem desfasadas em relação às previstas para outros sectores, criando um desequilíbrio entre os fabricantes de veículos de pequena e média dimensão e os fabricantes de veículos de grandes dimensões e afectando muito mais os primeiros.

1.11 O Comité considera que estas fortes penalizações poderão vir a ser incorporadas nos preços de venda aos consumidores, transferindo os encargos para o comprador e, eventualmente, distorcendo a concorrência e atrasando a renovação do parque automóvel. Solicita à Comissão que garanta que todos os fundos obtidos com esta medida sejam reinvestidos na indústria automóvel, nomeadamente sob a forma de incentivos à troca de veículos mais poluentes, de campanhas de sensibilização que apresentem as emissões de CO₂ como factor a ponderar na compra de veículos e do apoio à investigação e ao desenvolvimento, que requerem investimentos enormes.

1.12 O Comité considera que a investigação científica é crucial para o nível de progresso que pode ser atingido pela indústria. Embora, numa fase inicial, seja possível obter resul-

tados utilizando as tecnologias existentes, é legítimo esperar que o futuro venha a impor «uma ruptura tecnológica com o presente» através da introdução de tecnologia mais avançada.

1.13 Do ponto de vista do Comité, a opção pela via da investigação requer vastos recursos e um empenho constante, começando pela necessidade de assegurar a coordenação das iniciativas em curso nos Estados-Membros, nas universidades e nos centros de excelência a todos os níveis e incentivando a participação directa dos fabricantes.

1.14 Para este efeito, o Comité considera que o estabelecimento de uma iniciativa tecnológica conjunta (ITC) para a indústria automóvel poderia ajudar a mobilizar a comunidade científica.

1.15 O Comité considera que a avaliação do impacto não vai suficientemente longe, conforme salienta o próprio comité de avaliação do impacto. No documento SEC(2007) 1725, o comité solicita a clarificação da adequação das medidas aos objectivos a cumprir, bem como uma explicação de eventuais diferenças entre os resultados do TREMOVE e de uma análise *ex-ante*. Além disso, acrescenta que é necessária uma análise mais aprofundada de determinadas variáveis sensíveis, como os preços dos combustíveis e o aumento autónomo da massa (AAM). Deve ainda haver uma avaliação adicional do impacto ao nível regional, em especial sobre o emprego, os fornecedores da indústria automóvel e a competitividade nos mercados externos.

1.16 No entender do Comité, o êxito de uma estratégia tão abrangente dependerá da adopção de medidas adequadas para apoiar e proteger a estrutura industrial que existe na Europa, com vista a salvaguardar ou mesmo a aumentar o actual nível de competitividade e manter, ao mesmo tempo, a qualidade do emprego na indústria. O CESE preconiza uma introdução gradual dessas medidas, com um objectivo não inferior a 80 % até 2012, percentagem essa que aumentará progressivamente até atingir o objectivo final até 2015.

1.17 Um factor essencial para o cumprimento dos objectivos ambientais e protecção da competitividade é a aplicação rigorosa dos limites de emissões a todos os veículos fabricados em países terceiros que sejam comercializados na Europa. Esses limites deverão ser aplicados aos veículos importados.

1.18 O Comité encara a proposta em apreço como um primeiro passo no sentido de encontrar soluções globais para os problemas ambientais ligados ao sector dos transportes e insta a Comissão a elaborar rapidamente legislação adequada para limitar as emissões de CO₂ dos veículos ligeiros de mercadorias, veículos pesados e veículos de duas rodas, recolhendo todos os dados relativos às emissões desses veículos.

1.19 Os esforços globais no sentido de reduzir as emissões no sector dos transportes em geral não podem resumir-se apenas à política da indústria automóvel, mas esta constitui um importante exemplo desses esforços, ajudando a orientar toda a indústria para os objectivos ambientais que outros sectores industriais da UE já incorporaram nas suas operações.

1.20 O Comité espera que ao lado das medidas específicas para o sector automóvel sejam tomadas medidas destinadas a influenciar a procura de transporte. É essencial adoptar uma política ambiciosa de promoção da transferência do transporte rodoviário para outros meios menos poluentes, tais como o transporte ferroviário, o transporte por vias navegáveis interiores e os transportes públicos (usando veículos com emissões muito baixas, sempre que possível).

1.21 O CESE não concorda com a proposta de derrogação temporária nos termos do artigo 9.º do regulamento, na forma apresentada, que autoriza um tratamento diferente dos construtores. O CESE opõe-se a que a nova regulamentação resulte em vantagens indevidas que distorçam a concorrência.

1.22 O CESE recomenda que a elaboração de um modelo que inclua no cálculo das emissões de CO₂ todas as emissões ligadas à produção dos automóveis. Para o cálculo dessas emissões deve ser tido em conta todo o ciclo de vida dos veículos.

1.23 Com vista à realização deste objectivo, é necessário lançar um debate sobre estilos de vida, um tema sobre o qual o Comité elaborou recentemente pareceres específicos. É ponto assente que se se mantiver a tendência actual para comprar cada vez mais e maiores veículos privados e para preferir os veículos que mais emitem gases com efeito de estufa e NO_x, o objectivo de reduzir as emissões de CO₂ em 20 % não será atingido. Esta situação não pode nem deve ser aceite.

2. Introdução: o contexto da proposta

2.1 A Convenção-quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas, aprovada em nome da Comunidade Europeia pela Decisão 94/69/CE do Conselho, de 15 de Dezembro de 1993, obriga todas as partes a elaborar e executar programas de combate às alterações climáticas.

2.2 Nessa continuidade, a Comissão elaborou uma série de medidas legislativas, que culminaram em Janeiro de 2007 na proposta formulada pela UE em negociações internacionais de uma redução de 30 % das emissões de gases com efeitos de estufa por parte dos países desenvolvidos (com base nos níveis de 1990), com uma redução de 20 % até 2020. Estes objectivos foram posteriormente aprovados pelo Conselho e pelo Parlamento Europeu.

2.3 A análise por sector demonstra que, embora as emissões globais de gases com efeito de estufa tenham diminuído aproximadamente 5 % no período de 1990 a 2004, as emissões de CO₂ com origem no sector do transporte rodoviário aumentaram 26 % nesse mesmo período.

2.4 Face a estes dados, é necessária legislação específica que volte a alinhar o sector do transporte rodoviário com a tendência geral de redução das emissões de gases com efeito de estufa. Em particular, são necessárias medidas urgentes para os veículos de passageiros, dado que representam 12 % do total de

emissões de dióxido de carbono (CO₂) da UE, que é o principal gás com efeito de estufa.

2.5 Embora se tenham registado avanços tecnológicos significativos na indústria automóvel, que se traduziram numa diminuição de 12,4 % das emissões de CO₂ graças à melhoria da eficiência do consumo de combustível entre 1995 e 2004, o constante crescimento da procura de transporte e das dimensões dos veículos não só anularam completamente esta poupança como levaram mesmo a um aumento das emissões globais de gases com efeito de estufa no sector dos transportes.

2.6 Por conseguinte, na ausência de iniciativas específicas, é bastante improvável que a UE consiga cumprir o seu objectivo de atingir uma média de emissões de 120 g de CO₂/km para o parque automóvel novo.

3. Aspectos fundamentais da estratégia da Comissão

3.1 A estratégia comunitária para a redução das emissões de CO₂ começou a ganhar forma em 1995 e baseava-se em três elementos:

- compromissos voluntários da indústria automóvel para a redução das emissões;
- melhoria da informação prestada aos consumidores;
- incentivos fiscais à aquisição de veículos com baixo consumo de combustível.

3.2 Em 1998, a Associação dos Construtores Europeus de Automóveis (ACEA) assumiu o compromisso de reduzir as emissões médias dos automóveis novos para 140 g de CO₂/km até 2008 e as associações dos construtores de automóveis japoneses e coreanos (JAMA e KAMA) assumiram um compromisso semelhante de redução das emissões médias até 2009.

3.3 A Comissão reconheceu estes compromissos através das Recomendações 1999/125/CE (relativa ao acordo voluntário da ACEA), 2000/303/CE (relativa ao acordo voluntário da KAMA) e 2000/304/CE (relativa ao acordo voluntário da JAMA). Em matéria de monitorização das emissões, a UE adoptou a Decisão 1753/2000/CE do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um regime de vigilância das emissões específicas médias de CO₂ dos automóveis novos de passageiros.

3.4 Em 7 de Fevereiro de 2007, a Comissão adoptou duas comunicações simultâneas para o sector automóvel:

- Resultados da análise da estratégia comunitária para a redução das emissões de CO₂ dos veículos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros, COM(2007) 19 final (parecer do CESE: TEN/301, relator: Virgilio Ranocchiaro).
- Um quadro regulador concorrencial para o sector automóvel no século XXI — CARS 21, COM(2007) 22 final (parecer do CESE: INT/351, relator: Francis Davoust).

3.5 Estas comunicações descreveram os progressos alcançados para a concretização do objectivo de 140 g de CO₂/km até 2008-2009, mas concluíram que, caso não fossem tomadas outras medidas, seria impossível alcançar o objectivo de 120 g de CO₂/km para o parque automóvel novo.

3.6 Ambas as comunicações apelaram a uma abordagem integrada com duas linhas mestras:

- redução obrigatória das emissões de CO₂ graças ao progresso das técnicas de construção dos veículos, para alcançar o objectivo de 130 g/km, em média;
- a redução de 10 g/km restante deverá ser alcançada com medidas complementares, nomeadamente a instalação de novos dispositivos tecnológicos nos veículos (indicadores de mudança de velocidade, indicadores de pressão dos pneus, pneus com baixo coeficiente de resistência à rodagem, sistemas de ar condicionado de alta eficiência, etc.) **e do aumento da utilização de biocombustíveis.**

3.7 A Comissão declarou nessas comunicações que o objectivo de redução média para o novo parque automóvel deveria ter em consideração os seguintes factores:

- neutralidade em termos de concorrência;
- opções socialmente equitativas e sustentáveis;
- evitar distorções injustificadas da concorrência entre os fabricantes de automóveis;
- compatibilidade total com as metas do Protocolo de Quioto.

3.8 O quadro proposto e apoiado pelo Conselho Competitividade e pelo Conselho Transportes parte do princípio de que todos os fabricantes de automóveis intensificarão os seus esforços para produzir automóveis mais ecológicos, ao mesmo tempo que procuram obter a máxima rentabilidade.

3.9 Assim, a redução das emissões de CO₂ deve ser alcançada mediante uma abordagem integrada, com a participação de todos os interessados. É, portanto, necessária uma proposta legislativa que permita alcançar os objectivos sem pôr em causa a competitividade global da indústria automóvel.

4. A proposta da Comissão

4.1 O objectivo da proposta de regulamento (COM(2007) 856) é «reduzir as emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros» e avançar soluções para alcançar o objectivo de 130 g/km até 2012. Aplica-se aos veículos a motor da categoria M1, conforme definida no Anexo II à Directiva 2007/46/CE e a veículos aos quais seja alargada a homologação de acordo com o n.º 2 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007 que sejam matriculados na Comunidade pela primeira vez e que não tenham sido previamente matriculados fora da Comunidade.

4.2 A proposta faz parte de uma abordagem integrada, que será complementada por medidas que permitam uma redução

adicional de 10g de CO₂/km, a fim de ser alcançado o objectivo comunitário final de 120g de CO₂/km, conforme previsto na COM(2007) 19 final.

4.3 Para definir os níveis de emissões de CO₂, o regulamento tem em consideração:

- as implicações para os mercados e a competitividade dos fabricantes;
- os incentivos à inovação;
- a redução do consumo de energia.

4.4 A proposta de regulamento visa também:

- incentivar a indústria automóvel a investir em novas tecnologias;
- promover activamente a eco-inovação;
- ter em conta a evolução tecnológica futura;
- promover a competitividade da indústria europeia;
- criar empregos de qualidade.

4.5 A Comissão declara que o regulamento é coerente com os outros objectivos e políticas da UE, resultando de uma ampla consulta e do contributo de um grupo de trabalho estabelecido no âmbito do Programa Europeu para as Alterações Climáticas (o Grupo CARS 21) com a participação directa de todas as partes interessadas.

4.6 **Base jurídica.** O artigo 95.º do Tratado CE é considerado a base jurídica adequada para assegurar condições equitativas para todos os agentes económicos e proporcionar um elevado nível de protecção da saúde e do ambiente.

4.7 **Subsidiariedade e proporcionalidade.** A proposta respeita os princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade, na medida em que não incide num domínio da competência exclusiva da Comunidade, evita a criação de obstáculos ao mercado único e, através de medidas legislativas ao nível comunitário, simplifica as intervenções destinadas a reduzir de modo uniforme o impacto dos automóveis de passageiros nas alterações climáticas.

4.8 **Escolha do instrumento legislativo.** Do ponto de vista da Comissão, um regulamento é o instrumento mais adequado para assegurar o cumprimento imediato das disposições adoptadas, evitando distorções da concorrência que poderiam ter repercussões no mercado interno.

4.9 **Acompanhamento.** Os dados relativos às emissões de dióxido de carbono dos automóveis novos de passageiros, medidas de forma harmonizada de acordo com a metodologia estabelecida no Regulamento (CE) n.º 715/2007, devem ser recolhidos pelos Estados-Membros e comunicados à Comissão nos termos do procedimento previsto no artigo 6.º.

4.10 Certificado de conformidade. Nos termos da Directiva 2007/46/CE, os fabricantes devem emitir um certificado de conformidade que acompanhará cada automóvel novo de passageiros. Os Estados-Membros só permitirão a matrícula e a entrada em circulação de um automóvel novo de passageiros, mediante a apresentação de um certificado de conformidade (com excepção das derrogações previstas no artigo 9.º do regulamento).

4.11 Prémio sobre as emissões excedentárias. Nos termos do artigo 7.º da proposta de regulamento, a partir de 2012 será imposto um prémio sobre as emissões excedentárias aos fabricantes ou, no caso de um agrupamento, aos gestores dos agrupamentos cujas emissões excedam o objectivo específico. O montante do prémio aumentará significativamente nos anos após 2012 e os montantes cobrados serão considerados receitas do orçamento da União Europeia.

5. Proposta estratégica do Parlamento Europeu

5.1 Na sua resolução de 24 de Outubro de 2007, o Parlamento Europeu saudou a estratégia da Comissão, mas propôs que os objectivos de emissões fossem aplicados a partir de 2011, a fim de se alcançar 125 g de CO₂/km até 2015 exclusivamente através do progresso das técnicas de construção dos veículos. O Parlamento enfatizou a segunda medida a adoptar tendo em vista o objectivo a longo prazo: alcançar 95 g de CO₂/km até 2020 e, eventualmente, 70 g de CO₂/km até 2025, sujeito a uma confirmação ou revisão até 2016.

6. Importância do comportamento dos consumidores

6.1 O comportamento dos consumidores reveste-se de particular importância para a redução das emissões de CO₂ dos automóveis. Por conseguinte, a Comissão realizou trabalhos preparatórios de modificação da Directiva 1999/94/CE relativa à informação do consumidor sobre a conformidade dos novos veículos aos objectivos em matéria de emissões através da economia de combustível, tendo em vista aumentar o contributo dos utilizadores de automóveis para o cumprimento dos objectivos definidos.

7. Observações na generalidade

7.1 Tal como em pareceres anteriores sobre propostas da Comissão relativas à redução das emissões de CO₂, o Comité reitera o seu apoio a todas as iniciativas da UE que visem o cumprimento de objectivos específicos de redução de emissões de gases com efeito de estufa enquanto aspecto essencial do combate contra as alterações climáticas.

7.2 O Comité concorda com os objectivos da presente proposta de regulamento, sem prejuízo das observações a seguir apresentadas, e insta o Conselho e o Parlamento Europeu a adoptarem quanto antes a legislação pendente que vise combater as alterações climáticas.

7.3 O Comité exorta as instituições europeias a adoptarem quanto antes a proposta de Directiva relativa à tributação aplicável aos veículos automóveis ligeiros de passageiros (COM (2005) 261), que contribuirá para que o objectivo seja alcançado mais rapidamente, estimulando as empresas a redobrar de

esforços e a empenhar-se na rápida revisão da Directiva 1999/94/CE relativa às informações sobre emissões de CO₂ e a apresentação e coordenação de iniciativas em matéria de publicidade e comercialização de veículos a motor, as quais devem incluir medidas para promover veículos com baixo consumo de combustível e a interdição da publicidade aos veículos mais poluentes.

7.4 O Comité apoia a escolha do artigo 95.º do Tratado CE como base jurídica para a proposta de regulamento, por o mesmo assegurar condições equitativas para todos os actores económicos e proporcionar um elevado nível de protecção da saúde e do ambiente.

7.5 O Comité concorda que um regulamento é o instrumento jurídico adequado, uma vez que as suas disposições entrarão imediatamente em vigor evitando eventuais distorções da concorrência. Esta opção afigura-se necessária, pois os compromissos voluntários da indústria, embora tenham permitido bons resultados em termos das emissões dos veículos de passageiros, têm sido insuficientes para atingir os objectivos fixados.

7.6 O Comité aprova a proposta de limitar as emissões a 130 g de CO₂/km através da melhoria da tecnologia dos veículos a motor, embora lamente que já não seja viável apontar para o objectivo mais firme de 120 g/km originariamente previsto para 2012. Reconhece que a Comissão propõe presentemente que se atinja os 120 g/km de uma outra forma, através de uma abordagem integrada, que inclui a melhoria das normas dos pneus, a melhoria do conhecimento dos consumidores, incentivos à eco-condução⁽¹⁾ e especialmente através de um aumento da utilização de biocombustíveis. Mas dadas as crescentes dúvidas sobre a praticabilidade e a desejabilidade do objectivo de utilização de biocombustíveis no sector dos transportes, o Comité não considera que isto constitua uma alternativa satisfatória.

7.7 O Comité recomenda, pois, que a Comissão fixe actualmente objectivos suplementares para a indústria automóvel para melhorar o desempenho dos veículos em termos de emissões de carbono nos próximos anos. Considera que o estabelecimento desde já de uma série de objectivos cada vez mais rígidos para os próximos anos daria um sinal claro quanto às normas a aplicar no futuro, permitindo assim à indústria europeia adaptar os seus planos de produção nesse sentido.

7.8 O Comité considera que o cumprimento deste objectivo constituiria um importante contributo da indústria automóvel para o combate às emissões de gases com efeito de estufa pelo sector dos transportes, dado que representaria uma redução de 400 milhões de toneladas em emissões de CO₂ ao longo do referido período.

7.9 O Comité considera que um factor essencial para se alcançar os objectivos actuais e a longo prazo é o investimento significativo em investigação e desenvolvimento. Este investimento deve ser concebido de modo a articular-se com as iniciativas em curso nos Estados-Membros, nas universidades e em todos os centros de excelência tecnológica relacionados com a indústria, envolvendo a participação directa dos fabricantes.

⁽¹⁾ Parecer do CESE: JO C 44 de 16.2.2008 (relator: Virgilio Ranocchiaro).

7.9.1 A Comissão e os Estados-Membros devem adoptar medidas de apoio aos rendimentos, nomeadamente sob a forma de incentivos fiscais, para as famílias numerosas que se vêem obrigadas a adquirir automóveis maiores. Cumpre estudar igualmente a situação dos mercados da Europa de Leste, onde a duração média de vida do parque automóvel é muito elevada e onde são vendidos em segunda ou terceira mão veículos muito poluentes. Seria de encerrar a possibilidade de estimular, nesses países, a troca dos veículos segundo procedimentos específicos. É óbvio que países com rendimentos *per capita* mais baixos não poderão aproveitar os benefícios de uma redução generalizada das emissões, dado que não poderão adquirir os novos automóveis mais ecológicos mas porventura também mais caros.

7.10 Parece óbvio que, embora ao longo dos próximos anos seja possível obter resultados razoáveis utilizando as tecnologias existentes, de futuro será necessário ponderar «uma ruptura tecnológica com o presente» através da introdução de tecnologia mais avançada.

7.11 Para este efeito, o Comité considera que o estabelecimento de uma iniciativa tecnológica conjunta (ITC) poderia ajudar a mobilizar a comunidade científica. Esta iniciativa poderia ser co-financiada por uma dotação orçamental significativa da UE, contribuindo os fabricantes com um montante equivalente, conforme foi proposto recentemente em sectores de relevo como o hidrogénio e as pilhas de combustível de hidrogénio, a aeronáutica e o transporte aéreo, os medicamentos inovadores, os sistemas informáticos e a nano-electrónica.

7.12 O Comité apoia a introdução de penalizações («prémios») a partir de 2012 por incumprimento dos objectivos, conforme disposto no artigo 7.º do regulamento e concorda com esta abordagem dissuasora, mas considera que os fundos obtidos por via dessas penalizações devem ser repartidos por actividades de interesse para a indústria automóvel, e nomeadamente para:

- desenvolver todas as iniciativas conjuntas de investigação e desenvolvimento;
- investir na formação profissional;
- financiar incentivos à troca de veículos mais antigos e mais poluentes;
- lançar campanhas de informação que incentivem os consumidores a ponderarem as emissões como um critério relevante para a compra de um veículo; e
- promover os transportes públicos locais.

7.13 O Comité observa que estas penalizações, cujo valor aumentará muito rapidamente, não têm em conta a capacidade dos fabricantes da UE de adaptarem as suas cadeias de produção aos novos limites. As penalizações, que muito provavelmente serão incorporadas nos preços de venda aos consumidores, parecem bastante elevadas e podem distorcer a concorrência e prejudicar este sector relativamente a outros. Há que investir em soluções de harmonização dessas penalizações, tendo em conta os custos médios suportados pelos outros sectores de produção interessados na redução das emissões.

7.14 O Comité propõe que a Comissão pondere a possibilidade de substituir o actual sistema de definição dos limites de emissões com base apenas na massa do veículo por um sistema baseado noutros parâmetros, como a superfície de apoio das rodas (que se calcula multiplicando a distância entre os eixos pela largura de via).

7.15 A inclinação da função linear (ou seja, a inclinação percentual) influenciará a repartição dos encargos entre os fabricantes e a certeza do resultado ambiental. Quanto mais próxima essa inclinação for dos 100.º, menos encargos pesarão sobre os construtores de veículos de massa elevada; inversamente, quanto menor a inclinação, maiores os encargos para atingir os objectivos (uma inclinação de 80.º permite um excesso de emissões de 6 g, ao passo que uma inclinação de 20.º permite apenas um excesso de 1,5 g). A Comissão apontou para uma inclinação de 60.º (consentindo um excesso de 4,6 g). O Comité recomenda que a Comissão reconsidere esta proposta, a fim de evitar que a mesma possa prejudicar ou favorecer uma ou outra empresa europeia.

7.16 Se a Comissão mantiver esta posição, que privilegia a escolha da massa do veículo, não fará muito sentido rever a inclinação em 2010, e o aumento da massa deverá ser tido em consideração a partir de 2013.

7.17 O Comité insta a Comissão a elaborar rapidamente legislação nova para limitar as emissões de CO₂ de veículos ligeiros de mercadorias, veículos pesados e veículos de duas rodas, sobre as emissões dos quais importa dispor de dados fiáveis e verificáveis.

7.18 Além do aspecto crucial da protecção do ambiente, o Comité solicita à Comissão que dê a devida atenção aos potenciais efeitos deste processo complexo sobre os 13 milhões de pessoas que actualmente estão empregadas na indústria automóvel. Com os preços do petróleo sempre a aumentar e com os consumidores a quererem gastar menos dinheiro em combustível, ao produzirem automóveis menores e mais eficientes, os produtores de automóveis da UE terão uma vantagem competitiva que poderá promover o emprego na UE.

7.19 Do ponto de vista do Comité, são necessárias medidas adequadas e concretas de investigação de tecnologias novas e eficientes para proteger a estrutura industrial dos principais construtores europeus, a fim de manter ou mesmo aumentar a competitividade da indústria automóvel europeia e a qualidade dos empregos que gera.

7.20 O Comité considera que a aplicação integral e rigorosa dos limites de emissões a todos os veículos fabricados em países terceiros que sejam comercializados na Europa é um importante elemento deste processo. Esses limites serão calculados com base nas importações.

7.21 O Comité considera que o relatório intercalar que será publicado em 2010 representa uma excelente oportunidade para avaliar toda a estratégia e solicita, portanto, ser envolvido nessas avaliações periódicas e ter a oportunidade de exprimir a sua opinião.

7.22 O Comité considera que a avaliação do impacto não vai suficientemente longe. O parecer do comité de avaliação do impacto solicitou o esclarecimento de uma série de aspectos essenciais, dada a importância da questão.

7.23 O comité faz as seguintes recomendações no documento SEC(2007) 1725: esclarecer o impacto na composição do parque e o efeito que poderá ter no cumprimento dos objectivos, bem como explicar eventuais diferenças entre os resultados do TREMOVE⁽²⁾ e de uma análise *ex-ante*; realizar uma análise de sensibilidade de determinadas variáveis, como os preços dos combustíveis e o aumento autónomo da massa (AAM); avaliar o impacto ao nível regional, em especial sobre o emprego; considerar os efeitos para os fornecedores da indústria automóvel e a competitividade nos mercados externos. O Comité concorda com estas sugestões e espera que as futuras análises de impacto as reflectam.

7.24 Além das medidas propostas, o Comité salienta a necessidade de intensificar políticas que visem reduzir a procura de transporte e encorajem a transferência do transporte rodoviário para outros meios de transporte que emitam menos gases com efeito de estufa, tais como o transporte ferroviário, o transporte por vias navegáveis interiores e os transportes públicos.

7.25 O CESE não concorda com a proposta de derrogação temporária nos termos do artigo 9.º do Regulamento, por considerar que, com esta redacção, a mesma viola o princípio da igualdade de tratamento das empresas e leva à distorção da concorrência neste segmento de mercado específico, com produtos e características semelhantes. O CESE considera que a

derrogação deve ser concedida a todos os construtores (associados ou não a outros) que compitam no mesmo segmento de mercado ínfimo (0,2 %).

7.26 O CESE recomenda que a Comissão defina objectivos a mais longo prazo, conforme solicitado pelo Parlamento Europeu. Serão necessárias soluções mais ambiciosas para 2020, devendo merecer particular atenção a viabilidade das mesmas. É indispensável continuar a reduzir as emissões, dando sinais claros do empenho neste objectivo.

7.27 O CESE recomenda que seja elaborado, para o cálculo das emissões de CO₂, um modelo que inclua todas as emissões ligadas à produção dos automóveis. Cumpre ter presente, por exemplo, que em muitos países as partes dos automóveis provêm de muito longe, o que contribui para aumentar as emissões por veículo produzido mesmo antes da sua entrada em circulação. Para o cálculo dessas emissões deve ser tido em conta todo o ciclo de vida dos veículos, incluindo o CO₂ necessário para a destruição dos veículos.

7.28 Em vários pareceres recentes, o Comité instou a Comissão a lançar um debate sobre estilos de vida. Embora concorde com os objectivos propostos, o Comité salienta que, a manterem-se os actuais níveis de crescimento no que diz respeito ao número de veículos particulares, veículos de transporte rodoviário e outros meios de transporte que emitem elevados níveis de gases com efeito de estufa e NO_x, e se as estimativas de crescimento da Comissão se confirmarem, será impossível alcançar o objectivo de reduzir o CO₂ em 20 %, conforme consta das recentes propostas da Comissão.

Bruxelas, 17 de Setembro de 2008.

O Presidente

do Comité Económico e Social Europeu

Dimitris DIMITRIADIS

⁽²⁾ TREMOVE é um modelo de avaliação de políticas para analisar a relação custo/eficácia de medidas técnicas e não técnicas com o objectivo de reduzir as emissões de todo o sector dos transportes e melhorar a qualidade do ar em 21 países: EU-15, Suíça, Noruega, República Checa, Hungria, Polónia e Eslovénia (os quatro novos Estados-Membros foram seleccionados com base na disponibilidade de dados).