

PT

PT

PT



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 10.11.2010
COM(2010) 656 final

**RELATÓRIO DA COMISSÃO
AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO E AO COMITÉ ECONÓMICO E
SOCIAL EUROPEU**

**Relatório sobre os progressos realizados na aplicação da abordagem integrada da
Comunidade para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos ligeiros**

RELATÓRIO DA COMISSÃO
AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO E AO COMITÉ ECONÓMICO E
SOCIAL EUROPEU

Relatório sobre os progressos realizados na aplicação da abordagem integrada da
Comunidade para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos ligeiros

1. INTRODUÇÃO

A Comissão adoptou, em 7 de Fevereiro de 2007, a Comunicação COM(2007) 19 final¹ em que traça uma nova estratégia abrangente para a redução das emissões de CO₂ dos novos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros (furgonetas) vendidos na União Europeia. Na sequência dessa comunicação, o Regulamento (CE) n.º 443/2009² exige, no seu artigo 13.º, que a Comissão apresente ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre os progressos alcançados na aplicação da abordagem integrada da Comunidade para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos ligeiros.

O presente relatório faz uma avaliação final da estratégia anterior a 2007 e um balanço dos progressos alcançados no cumprimento das várias vertentes da estratégia de 2007.

2. AVALIAÇÃO FINAL DA ESTRATÉGIA ANTERIOR A 2007

Antes de 2007, a estratégia comunitária assentava em três pilares, como sublinhado pela Comissão na sua Comunicação de 1995³, subsequentemente apoiada pelo Conselho e pelo Parlamento Europeu⁴. Esta estrutura permitiu combinar medidas orientadas tanto para a oferta (compromissos voluntários) como para a procura (rotulagem e tributação).

A estratégia anterior a 2007 estava centrada em objectivos para 2008 e 2009, mas os resultados para esses anos só recentemente ficaram disponíveis. As estatísticas e os dados de vigilância descritos em seguida mostram que, como esperado na preparação da estratégia de 2007, os objectivos da estratégia anterior a 2007 só parcialmente foram alcançados.

Primeiro pilar: compromissos voluntários da indústria automóvel

Os compromissos voluntários assumidos pelas associações de fabricantes da indústria automóvel europeia (ACEA), japonesa (JAMA) e coreana (KAMA) remetem para objectivos médios de emissões dos automóveis novos de 140 gCO₂/km até 2008 (objectivo ACEA) ou

¹ Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu - Resultados da análise da estratégia comunitária para redução das emissões de CO₂ dos veículos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007DC0019:EN:NOT>

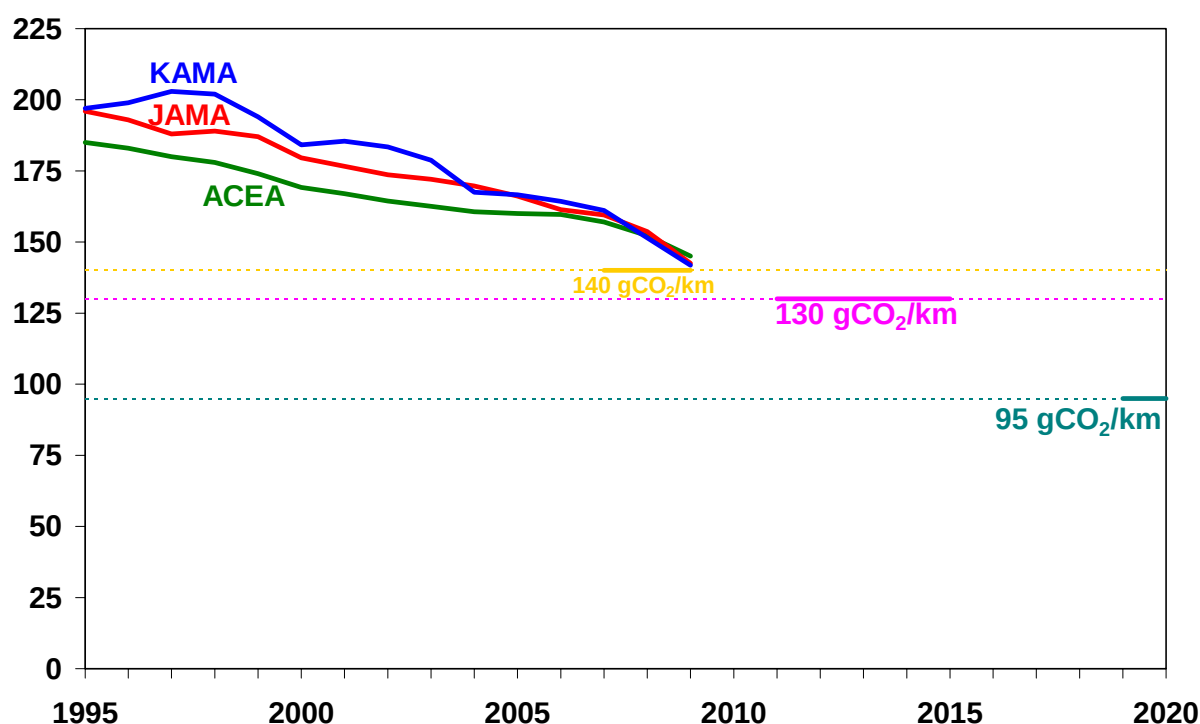
² Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, que define normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros, JO L 140 de 5.6.2009.

³ COM(95) 689 Uma estratégia comunitária para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos de passageiros e melhorar a economia de combustível.

⁴ Conclusões do Conselho de 25.6.1996, Resolução do Parlamento Europeu de 22.9.1997.

até 2009 (objectivo JAMA e KAMA). De acordo com estes compromissos, as emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros serão medidas em conformidade com o estabelecido na Directiva 93/116/CE⁵, com base na qual foram fixados os objectivos. Na vigilância do cumprimento dos compromissos, devem ser tomadas em consideração as alterações ao método de ensaio introduzidas desde a entrada em vigor desta directiva, mediante a correcção das emissões de CO₂ medidas. A correcção feita é um ajustamento de 0,7% no sentido da baixa, um factor de correcção que fora aplicado na avaliação dos progressos realizados pelas associações ACEA, JAMA e KAMA⁶.

Gráfico 1: Evolução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros, por associação (ajustado de acordo com as alterações no procedimento do ciclo de ensaio)



Quadro 1: Emissões médias de CO₂ dos automóveis novos de passageiros, por associação (ajustado de acordo com as alterações no procedimento do ciclo de ensaio)

gCO ₂ /km	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
ACEA	169,2	167,0	164,4	162,5	160,7	160,0	159,7	157,0	152,3	145,1
JAMA	179,6	176,6	173,7	172,0	169,7	166,2	161,4	159,5	153,7	142,6
KAMA	184,2	185,5	183,5	178,7	167,5	166,6	164,3	161,1	151,5	141,8

⁵ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31993L0116:en:NOT>

⁶ Para mais informações sobre o factor de correcção de 0,7%, ver documentos COM(2002) 693 final e COM(2004) 78 final.

Com base nos últimos dados de vigilância⁷, é agora evidente que não foi atingido o objectivo de 2008 para a ACEA. Por outro lado, a JAMA e a KAMA conseguiram reduções significativas das emissões de CO₂ durante esse período, aproximando-se muito do seu objectivo de 2009. A crise económica e financeira contribuiu para as reduções observadas em 2009, modificando o comportamento do consumidor.

Segundo pilar: informação dos consumidores

Este aspecto é avaliado no ponto 3.9, dado que também constitui um elemento da estratégia de 2007.

Terceiro pilar: promoção, através de medidas fiscais, de veículos eficientes em termos de consumo de combustível

Este aspecto é avaliado no ponto 3.10, dado que também constitui um elemento da estratégia de 2007.

3. PROGRESSOS REALIZADOS NA EXECUÇÃO DA ESTRATÉGIA DE 2007

A estratégia de 2007 visava alcançar o objectivo comunitário de um equivalente de 120 gCO₂/km até 2012 no âmbito de um quadro legislativo constituído por medidas orientadas para a oferta. Esse quadro incluía as seguintes medidas:

- Atingir o objectivo de 130 gCO₂/km para as emissões médias do parque de automóveis novos, através de melhoramentos na tecnologia dos motores de veículos;
- Estabelecimento de requisitos de eficiência mínimos para os sistemas de ar condicionado;
- Instalação obrigatória de sistemas precisos de controlo da pressão dos pneus;
- Fixação na UE de limites máximos de resistência ao rolamento para os pneus montados em veículos de passageiros e veículos comerciais ligeiros;
- Utilização de indicadores de mudança de velocidades, tendo em conta a frequência do recurso a estes dispositivos pelos consumidores em condições de condução reais;
- Progressos no domínio da eficiência do combustível dos veículos comerciais ligeiros (furgonetas) a fim de alcançar os objectivos de 175 gCO₂/km até 2012 e 160 gCO₂/km até 2015;
- Aumento da utilização dos biocombustíveis, optimizando o desempenho ambiental.

Para além deste quadro legislativo, a estratégia da Comissão para continuar a reduzir as emissões de CO₂ deveria promover esforços suplementares por parte de outros meios de transporte rodoviário (veículos pesados, etc.), dos Estados-Membros (tributação associada às emissões de CO₂ e outros incentivos fiscais, recurso a contratos públicos, gestão do tráfego, infra-estrutura, etc.) e dos consumidores (escolha informada por parte do comprador, condução responsável).

⁷ Regime de vigilância – os relatórios anuais sobre as emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros: http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_monitoring.htm

Foram enumeradas as seguintes medidas orientadas para a procura ou o comportamento dos consumidores:

- Tributação;
- Informação do consumidor;
- Condução ecológica.

3.1. Alcançar o objectivo da UE de 120 gCO₂/km em 2012

Embora as pontos que se seguem descrevam a avaliação dos progressos alcançados na aplicação da estratégia, não é possível uma avaliação clara do cumprimento do seu objectivo para 2012. Durante a aplicação da estratégia, foi alterado o calendário e a ambição geral da mesma. O seu principal elemento, o Regulamento (CE) n.º 443/2009⁸, só entrará plenamente em vigor em 2015. Além disso, muitas das medidas de execução suplementares têm datas de entrada em vigor diferentes, normalmente posteriores a 2012. Por outro lado, foi incluído um novo elemento de uma perspectiva a longo prazo, isto é, o objectivo para 2020, no Regulamento relativo às emissões de CO₂ dos automóveis e, posteriormente, na proposta de regulamento equivalente para os veículos comerciais ligeiros. Esta visão a mais longo prazo deverá compensar o atraso nas reduções a curto prazo. É, por isso, evidente que, apesar dos progressos realizados na aplicação da estratégia e embora se espere uma nova redução nas emissões de CO₂, mesmo antes da plena entrada em vigor de todas as medidas, é pouco provável que venha a ser atingido em 2012 o objectivo de um equivalente de 120 gCO₂/km.

Os pontos que se seguem do presente relatório contêm informações mais pormenorizadas sobre os progressos realizados em cada um dos elementos da estratégia.

3.2. Alcançar o objectivo de 130 gCO₂/km para os automóveis novos de passageiros

Este objectivo é fixado pelo Regulamento (CE) n.º 443/2009⁸. A média das emissões para a frota a alcançar no período de 2012-2015 por todos os automóveis novos de passageiros (veículos da categoria M1) matriculados na UE é de 130 gCO₂/km. Devido a um mecanismo de introdução progressiva, o objectivo de 130 gCO₂/km só entrará plenamente em vigor em 2015⁹. É definida uma curva de valor-limite, segundo a qual as emissões dos veículos mais pesados podem ser superiores às dos veículos mais leves, sem com isso alterar a média geral da frota. Esta abordagem é coerente com o objectivo da estratégia de assegurar, no âmbito do quadro legislativo, objectivos de redução que sejam neutros em termos de concorrência e socialmente equitativos. Um segundo objectivo de 95 gCO₂/km, anunciado na estratégia como devendo ser examinado mais tarde, é incluído para 2020. As formas de o alcançar devem ser definidas até 2013.

⁸ Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, 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.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R0443:EN:NOT>

⁹ O objectivo de 130 gCO₂/km será introduzido progressivamente entre 2012 e 2015: só 65% da nova frota deverá cumprir o objectivo em 2012, 75% em 2013, 80% em 2014 e 100% a partir de 2015.

Quadro 2: Emissões médias de CO₂ dos automóveis novos de passageiros matriculados na União Europeia (não ajustados de acordo com as alterações no procedimento do ciclo de ensaio)¹⁰

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
gCO ₂ /km	172,2	169,7	167,2	165,5	163,4	162,4	161,3	158,7	153,6	145,7

Tendo em conta os dados de vigilância da UE, os fabricantes encontram-se na boa via para alcançar os objectivos fixados no Regulamento (CE) n.º 443/2009. A média das emissões específicas de CO₂ dos automóveis novos de passageiros matriculados na UE-27 em 2009 atingiu 145,7 gCO₂/km. Embora parte das reduções em 2008 e 2009 possam ser devidas à crise financeira e económica, bem como ao modelo dos regimes de abate¹¹ aplicados em vários Estados-Membros, é evidente a tendência decrescente desde 2000. O regime de vigilância indica também que houve uma certa evolução do parque automóvel para veículos mais pequenos, uma vez que a potência média do motor, a massa do veículo e a cilindrada diminuíram ligeiramente em 2009. Pode ser também o resultado da adopção do Regulamento relativo às emissões de CO₂ dos automóveis, que encoraja os fabricantes a começarem a preparar-se para o cumprimento da nova norma de emissões de CO₂.

Os dados disponíveis sobre a matrícula de automóveis novos de passageiros indicam que as emissões específicas médias de CO₂ de 65% dos automóveis novos de passageiros matriculados em 2009 foram inferiores a 130 gCO₂/km. Isto significa que, em média, foi cumprido já em 2009 o objectivo para 2012. No entanto, trata-se apenas da avaliação da média europeia. Não é possível fazer uma avaliação pormenorizada dos fabricantes e da distância a que se encontram dos objectivos intercalares estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 443/2009 para o período de 2012-2014 com os dados disponíveis, obtidos no âmbito dos actuais regimes de vigilância estabelecidos ao abrigo da Decisão n.º 1753/2000/CE. Para mais informações sobre os dados de 2009, ver o relatório de vigilância de 2009¹², que trata estes aspectos em mais pormenor.

3.3. Sistemas de ar condicionado

A Directiva 2006/40/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Maio de 2006, relativa às emissões provenientes de sistemas de ar condicionado instalados em veículos a motor e que altera a Directiva 70/156/CEE¹³ tem por objectivo reduzir as emissões directas de

¹⁰ As emissões específicas dos automóveis novos de passageiros indicadas no presente quadro não são ajustadas como no Quadro 1 e Gráfico 1, uma vez que o Regulamento (CE) n.º 443/2009 exige a utilização dos dados em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 715/2007.

¹¹ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/report_scrapping_schemes_en.pdf A redução das emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros foi alcançada a um preço extremamente elevado durante a crise. O estudo *Assessment of the Effectiveness of Scrapping Schemes for Vehicles: Economic, Environmental and Safety Impacts*, da IHS Global Insight, concluiu: «Em geral, se a única razão para os regimes de abate fosse a redução das emissões, teríamos que concluir (como a maior parte dos outros estudos) que se trata de um mecanismo oneroso de redução das emissões – pelo menos em termos dos parâmetros gerais de concepção do regime de 2009. [...] Se atribuirmos a totalidade do custo financeiro líquido dos regimes de abate apenas à redução do CO₂, obtemos uma estimativa de custos de 1100 euros por tonelada de CO₂ reduzida.»

¹² http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/co2_monitoring.htm

¹³ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006L0040:en:NOT>

gases fluorados com efeito de estufa dos sistemas de ar condicionado instalados em veículos de passageiros (categoria M1) e veículos comerciais ligeiros (categoria N1, classe 1).

Até 2011, a Comissão apresentará uma proposta com vista a reduzir o consumo de combustível e os impactos das emissões de CO₂ dos sistemas móveis de ar condicionado. No âmbito da preparação da proposta, foi realizada em 2008 uma consulta pública, cujos resultados estão disponíveis no sítio Internet da Comissão¹⁴. Actualmente, a Comissão está a desenvolver um processo de ensaio especificamente destinado aos equipamentos móveis de ar condicionado.

3.4. Sistemas de controlo da pressão dos pneus

A baixa pressão dos pneus pode aumentar o consumo de combustível e as emissões de CO₂ de 4%, reduzir a vida útil do pneumático de 45% e provocar acidentes. A instalação de sistemas de controlo da pressão dos pneus (SMPP) deverá contribuir para aumentar a eficiência dos combustíveis e a segurança.

O artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 661/2009¹⁵ estabelece a obrigatoriedade de equipar com SMPP todos os veículos da categoria M1 (automóveis de passageiros). Todos os novos modelos de veículos deverão estar equipados com SMPP até Novembro de 2012 e todos os novos veículos até Novembro de 2014. Estes sistemas alertarão o condutor quando a pressão do pneu diminuir 20% em relação à pressão de funcionamento normal a quente.

Está actualmente em discussão com os Estados-Membros uma segunda fase de requisitos SMPP. Consistiria num alerta dado mais cedo (por exemplo, quando a pressão do pneu diminuir 15% em relação à pressão de funcionamento normal a quente). Se aprovada, a segunda fase produzirá efeitos cerca de três anos após a primeira e aumentará o potencial de redução das emissões de CO₂.

3.5. Limites de resistência ao rolamento dos pneus para os automóveis novos de passageiros

O Regulamento (CE) n.º 661/2009¹⁵ exige que todos os novos modelos de veículos sejam equipados com pneus de baixa resistência ao rolamento até Novembro de 2013. O prazo para todos os novos veículos é Novembro de 2014. Uma segunda fase, com limites de resistência ao rolamento mais rigorosos, será aplicável aos novos modelos de veículos a partir de Novembro de 2017 e a todos os novos veículos a partir de Novembro de 2018.

As economias de combustível esperadas com o aumento da utilização de pneus eficientes em termos de combustível, que serão alcançadas combinando os limites de resistência ao rolamento dos pneus (Regulamento (CE) n.º 661/2009) e o regime de rotulagem (Regulamento (CE) n.º 1222/2009, ver ponto 3.9), é estimado entre 2,4 e 6,6 Mtep (milhões de toneladas de equivalente petróleo) em 2020, dependendo da velocidade de transformação

¹⁴ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/documents/consultations/2008-future-regulation/index_en.htm

¹⁵ Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Julho de 2009, relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus rebocos e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados.
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R0661:EN:NOT>

do mercado. Prevê-se uma poupança de emissões de CO₂ provenientes de todos os tipos de veículos de 1,5 a 4 milhões de toneladas por ano.

3.6. Indicadores de mudança de velocidades

O artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 661/2009 exige que todos os veículos da categoria M1 com uma massa de referência não superior a 2 610 kg e os veículos aos quais seja alargada a homologação nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007 estejam equipados com indicadores de mudança de velocidades. Todos os novos modelos de veículos devem dispor de indicadores de mudança de velocidades até 2012 e todos os novos veículos até 2014.

O potencial técnico de redução de CO₂ dos indicadores de mudança de velocidades é estimado em 6% no caso de uma taxa de utilização a 100%¹⁶. Há que reconhecer, no entanto, que as reduções reais poderão ser inferiores, em função do grau de reacção dos motoristas ao indicador.

3.7. Alcançar o objectivo de 175(160) gCO₂/km para os veículos comerciais ligeiros novos

Em 28 de Outubro de 2009, a Comissão adoptou uma nova proposta legislativa (COM/2009/0593 final)¹⁷ para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros (furgonetas). A proposta segue de perto o modelo da legislação relativa às emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros, incluindo a redução das emissões em duas fases.

Se adoptado, o efeito do regulamento só será visível após 2012, para além da data-limite da estratégia de 2007.

3.8. Aumento da utilização dos biocombustíveis

A Directiva 2009/28/CE¹⁸ estabelece objectivos vinculativos para os Estados-Membros alcançarem uma quota de 10% de energias renováveis no sector dos transportes até 2020. Exige a definição de planos de acção nacionais com estimativas de trajectórias para o desenvolvimento de fontes de energia renováveis, nomeadamente no sector dos transportes, e, juntamente com a Directiva 98/70/CE, relativa à qualidade da gasolina e do combustível para motores diesel¹⁹, estabelece critérios de sustentabilidade para os biocombustíveis, incluindo um mínimo de poupança de gases com efeito de estufa ao longo do ciclo de vida em comparação com a gasolina e o gasóleo.

A Directiva 98/70/CE foi revista em 2009²⁰ e introduziu um requisito para os fornecedores de combustíveis de redução de 6%, até 2020, da intensidade em termos de gases com efeito de estufa da energia fornecida para o transporte rodoviário (norma de baixas emissões de

¹⁶ Estimativa TNO, citada na posição da ACEA durante a consulta pública sobre indicadores de mudança de velocidades.

¹⁷ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52009PC0593:EN:NOT>

¹⁸ Directiva 2009/28/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa à promoção da utilização de energia proveniente de fontes renováveis que altera e subsequentemente revoga as Directivas 2001/77/CE e 2003/30/CE.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009L0028:EN:NOT>

¹⁹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31998L0070:EN:NOT>

²⁰ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:01998L0070-20090625:EN:NOT>

carbono), otimizando assim o contributo dos biocombustíveis para a estratégia de 2007. A possibilidade de redução das emissões de CO₂ dos veículos alimentados a biocombustíveis é também reconhecida no Regulamento (CE) n.º 443/2009, que autoriza temporariamente uma redução de 5% nas emissões notificadas dos veículos projectados para funcionar com uma mistura de gasolina com 85% de etanol (E85) em determinadas condições, que incluem o cumprimento dos critérios de sustentabilidade dos biocombustíveis.

Com base em dados Eurostat, a quota de biocombustíveis da UE-27 no consumo total de gasolina e gasóleo para transportes foi de 3,5% em 2008 (10,1 Mtep) contra 2,6% em 2007. O biodiesel representou 81% do total de biocombustíveis utilizados, contra 18% de ETBE e etanol. Subsiste alguma incerteza quanto às reais poupanças de gases com efeito de estufa obtidas com biocombustíveis responsáveis pela utilização de terrenos, tendo em conta as emissões desses gases em resultado das alterações indirectas da afectação dos solos. Sem ter em conta essas emissões, as poupanças líquidas de gases com efeito de estufa alcançadas na UE com os biocombustíveis colocados no mercado e consumidos em 2007 foram calculadas em 14,0 Mt eqCO₂²¹. A Comissão está actualmente a examinar o impacto das alterações indirectas da afectação dos solos nas emissões de gases com efeito de estufa²². Esta questão será objecto de um relatório e de uma eventual proposta de legislação.

3.9. Informação do consumidor

A Directiva 1999/94/CE tem como objectivo assegurar que as informações relativas à economia de combustível dos automóveis novos de passageiros introduzidos no mercado para venda ou locação financeira na Comunidade sejam colocadas à disposição dos consumidores a fim de lhes permitir uma escolha esclarecida.

Devem ser exibidas no ponto de venda etiquetas relativas à economia de combustível para todos os automóveis novos. O ponto de venda deve exibir os dados oficiais sobre o consumo de combustível e as emissões de CO₂ de todos os modelos de automóveis novos de passageiros expostos ou propostos para venda ou locação financeira. Todos os anos é elaborado um guia sobre a economia de combustível e as emissões de CO₂. Toda a literatura promocional deve conter os dados oficiais sobre o consumo de combustível e as emissões de CO₂ relativos ao modelo de veículo de passageiros a que se refere. Além disso, em alguns Estados-Membros as autoridades ou outras organizações mantêm sítios Internet em que indicam os dados oficiais sobre o consumo de combustível e as emissões de CO₂ dos novos modelos de automóveis de passageiros propostos nos mercados nacionais, oferecendo frequentemente a possibilidade de comparação de diferentes modelos ou de identificação dos melhores em cada classe de veículos.

Alguns Estados-Membros associam as suas etiquetas à tributação dos veículos com base no CO₂ e incluem informação sobre os custos de combustível. Cada vez mais, os Estados-Membros procedem à revisão das suas etiquetas, nelas incluindo um esquema com códigos de cores para ajudar a compreender o desempenho dos veículos. Além disso, alguns países fornecem informações complementares sobre o custo de funcionamento de um veículo e o respectivo imposto automóvel²³.

²¹ COM(2009) 192 final.

²² Consulta pública disponível em:

²³ http://ec.europa.eu/energy/renewables/consultations/2010_10_31_iluc_and_biofuels_en.htm
<http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/studies/download.do?language=fr&file=31259>

A directiva é considerada um instrumento útil para aumentar a sensibilização e poder ajudar os fabricantes a comercializar veículos mais eficientes em termos de combustível, mas é difícil avaliar com objectividade o seu impacto directo. A directiva deverá ser revista a fim de tornar o sistema mais eficiente e, em especial, melhorar a legibilidade e a compreensão dos mecanismos que introduz e garantir um acesso mais fácil e amplo às informações obrigatórias.

Para aumentar a sensibilização dos consumidores, estão em vigor em alguns Estados-Membros códigos de conduta voluntários ou orientações para a utilização de declarações ambientais na publicidade aos veículos. Estas iniciativas são geralmente coordenadas por grupos de consumidores ou associações de publicitários e visam assegurar que o material promocional seja conforme com a legislação da UE e nacional.

Será fornecida informação adicional aos consumidores no âmbito de um sistema de rotulagem dos pneus cuja entrada em vigor está prevista para 2012, como exigido no Regulamento (CE) n.º 1222/2009²⁴. Será indicada a eficiência dos pneus em termos de combustível (resistência ao rolamento) e o desempenho em termos de aderência em pavimento molhado e de ruído exterior de rolamento (escala de A-G). Esta indicação destina-se a incentivar os consumidores a adquirirem pneus que satisfaçam limites ainda mais baixos que os previstos pelos requisitos obrigatórios.

As economias de combustível esperadas com o aumento da utilização de pneus eficientes em termos de combustível, que serão alcançadas combinando os limites de resistência ao rolamento dos pneus (Regulamento (CE) n.º 661/2009, ver ponto 3.5) e o sistema de rotulagem (Regulamento (CE) n.º 1222/2009), são estimadas entre 2,4 e 6,6 Mtep (milhões de toneladas de equivalente petróleo) em 2020, dependendo da velocidade de transformação do mercado. Prevê-se uma poupança de emissões de CO₂ provenientes de todos os tipos de veículos de 1,5 a 4 milhões de toneladas por ano.

3.10. Tributação

Em 2005, a Comissão apresentou uma proposta de directiva²⁵ que exigiria aos Estados-Membros a reestruturação dos respectivos sistemas de tributação dos veículos automóveis ligeiros de passageiros. Entre outros aspectos, a proposta visa promover a sustentabilidade, reestruturando a base tributável do imposto automóvel e do imposto anual de circulação de molde a incluir elementos directamente relacionados com as emissões de CO₂ dos veículos automóveis de passageiros nos Estados-Membros que aplicam tais impostos. A proposta tem unicamente por objectivo estabelecer uma estrutura a nível da UE para os impostos sobre os veículos automóveis ligeiros de passageiros e não harmoniza as taxas de imposto nem obriga os Estados-Membros a introduzir novos impostos. Embora a proposta não tenha sido ainda adoptada, mais de metade dos Estados-Membros alterou entretanto os seus sistemas de tributação dos veículos e introduziu um elemento associado ao CO₂²⁶.

²⁴ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32009R1222:EN:NOT>

²⁵ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52005PC0261:EN:NOT>

²⁶ Ver *Taxation trends in the European Union* em: http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_structures/2010/2010_full_text_en.pdf e *ACEA Tax Guide* em: http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/acea_tax_guide_2010/

Em 2007, a Comissão apresentou uma proposta de alteração da Directiva relativa à tributação dos produtos energéticos²⁷, que visa a redução das distorções na tributação dos combustíveis na UE e uma maior aproximação da tributação da gasolina e do gasóleo (a proposta «gasóleo comercial»). A proposta incidia na tributação dos combustíveis utilizados tanto para o transporte privado como comercial. Procurava reduzir as distorções no mercado interno dos transportes: os transportadores com actividades internacionais ou com sede dentro ou perto da fronteira de um país com baixo nível de tributação beneficiam das grandes diferenças entre os impostos especiais de consumo nacionais aplicados ao gasóleo, abastecendo-se nos Estados-Membros com um nível de tributação mais baixo, percorrendo por vezes percursos mais longos (turismo do combustível), o que é prejudicial para o ambiente. Consequentemente, a proposta da Comissão procurava diminuir estas disparidades e, desse modo, reduzir os danos ambientais. No que respeita à utilização privada, a proposta introduzia o princípio de que o gasóleo e a gasolina sem chumbo utilizados para fins não comerciais devem, em princípio, ser tributados ao mesmo nível e, pelo menos, a um nível tão elevado como o gasóleo comercial.

Com base nas avaliações de impacto e nos estudos que lhe serviram de base, ambas as propostas devem contribuir para a redução das emissões de CO₂ provenientes dos automóveis de passageiros influenciando a escolha dos consumidores e o seu comportamento através dos custos de utilização de um veículo. No entanto, estas propostas ainda não foram aprovadas.

A Comissão estuda actualmente a possibilidade de uma revisão geral da Directiva Tributação da Energia²⁸ no contexto da Estratégia Europa 2020, que apoiaria os objectivos da UE de combater as alterações climáticas e assegurar uma economia mais sustentável e baseada numa utilização eficiente dos recursos.

Em 2009, a Comissão financiou um estudo externo sobre a tributação dos veículos das empresas²⁹. Os veículos das empresas (veículos ligeiros de passageiros) representam cerca de 50% das vendas de automóveis novos de passageiros na UE. O estudo concluiu que as emissões de CO₂ aumentam com os incentivos à compra de combustíveis e de veículos de maiores dimensões. As estimativas do relatório quanto ao aumento do consumo de combustível e das emissões de CO₂ do transporte automóvel são de 4% a 8%. O estudo conclui que os regimes de tributação dos veículos das empresas aplicados pelos Estados-Membros parecem contrariar o objectivo de redução das emissões de CO₂ dos veículos de passageiros e do transporte rodoviário.

3.11. Condução ecológica

Em 2009, a Comissão financiou um estudo externo sobre o impacto das tecnologias da informação e da comunicação na eficiência energética nos transportes rodoviários³⁰, que fez uma estimativa das potenciais economias de combustível graças a sistemas baseados nas TIC. O estudo examinou três tipos diferentes de sistemas (eco-soluções, sistemas avançados de assistência ao condutor e soluções de gestão do tráfego) quanto ao seu impacto na redução do

²⁷ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007PC0052:EN:NOT>

²⁸ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32003L0096:EN:NOT>

²⁹ *Company Car Taxation: Subsidies, Welfare and Environment*
http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_papers/taxation_paper_22_en.pdf

³⁰ http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/doc/studies/energy/energy_eff_study_final.pdf

CO₂. A condução ecológica apoiada nas TIC demonstrou um potencial de poupança de energia que pode atingir 15%. Para tal, podem ser fornecidas ao condutor informações em tempo real sobre o consumo de combustível, a eficiência no consumo de energia e a mudança de velocidades adequada, bem como informações prévias suplementares provenientes de dados cartográficos aperfeiçoados, que incluem o declive, a curvatura e ainda outros atributos da estrada, como os limites de velocidade e os sinais de trânsito. O principal obstáculo é a questão do cumprimento pelo condutor, que levanta grandes incertezas quanto às verdadeiras poupanças de CO₂, mas que pode ser ultrapassado graças à utilização de sistemas que activam automaticamente a condução eficiente em termos de combustível. Outros sistemas promissores são os regimes de tarifação em função da quilometragem («pay as you drive»), viajar em pelotão («platooning») e sistemas avançados de estabilização da velocidade («cruise control»).

É provável que a condução eficiente do ponto de vista energético, graças à formação dos condutores (condução ecológica), tenha um impacto positivo na redução das emissões de CO₂ dos veículos existentes, mas a incerteza quanto ao cumprimento do condutor continua a ser um obstáculo importante. A mais longo prazo, o impacto de modos e padrões de condução eficientes em termos de combustível na redução das emissões será provavelmente limitado, dada a implantação de tecnologias avançadas dos veículos. Estas novas tecnologias irão automatizar cada vez mais as técnicas de condução ecológica, reduzindo os potenciais benefícios das medidas operacionais. Por exemplo, a actual geração de veículos híbridos já automatiza as mudanças de velocidade, recupera energia de travagem e evita o regime de marcha lenta sem carga quando desnecessário; por outro lado, os sistemas de controlo da pressão dos pneus, que avisam automaticamente os condutores se for necessário corrigir a pressão, passarão a ser obrigatórios no futuro.

4. RESUMO DAS CONCLUSÕES

A estratégia apresentada na comunicação COM(2007) 19 final visa alcançar o objectivo comunitário de 120 gCO₂/km até 2012 no âmbito do quadro legislativo. Embora tenha sido observada uma diminuição significativa das emissões médias de CO₂ dos automóveis novos de passageiros, especialmente em 2008 e 2009, é pouco provável que venha a ser alcançado o objectivo da estratégia em 2012. É evidente que a redução das emissões de CO₂ em 2009 é em parte devida à crise económica e à implantação de novas tecnologias pelos fabricantes de veículos, não havendo garantia de que o forte decréscimo registado este ano se mantenha quando a economia tiver recuperado.

Além disso, como indicado no ponto 3.1, o calendário da estratégia foi alterado pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho no âmbito do processo de co-decisão para a adopção do Regulamento (CE) n.º 443/2009, com a mudança da data de entrada em vigor do regulamento para 2015 e incluindo um objectivo para 2020. O calendário para além de 2012 é igualmente estabelecido para outras medidas de aplicação da estratégia.

A Comissão espera que se realizem os objectivos para 2012-2015 especificados no Regulamento (CE) n.º 443/2009 e que as emissões médias específicas de CO₂ da frota de novos veículos ligeiros diminua substancialmente até 2015 devido às medidas de regulamentação anunciadas na estratégia.

Em resumo, apesar da pouca probabilidade de atingir o objectivo de 2012, a estratégia e as medidas de execução que a acompanham têm desempenhado um papel importante na redução das emissões de CO₂ dos veículos ligeiros.

Quadro 3: Progressos na aplicação da estratégia de redução das emissões de CO₂ dos veículos ligeiros

Alcançar o objectivo de 130 gCO ₂ /km para os automóveis novos de passageiros	✓
Requisitos de eficiência para os sistemas de ar condicionado	Em curso
Instalação de sistemas precisos de controlo da pressão dos pneus	✓
Limites de resistência ao rolamento dos pneus	✓
Indicadores de mudança de velocidades	✓
Alcançar o objectivo de 175(160) gCO ₂ /km para os veículos comerciais ligeiros novos	Em curso
Maior utilização dos biocombustíveis	✓
Tributação	Progressos limitados
Informação do consumidor	Progressos limitados
Condução ecológica	Progressos limitados

5. PRÓXIMAS ETAPAS

5.1. ACÇÃO A MÉDIO PRAZO

A estratégia para os veículos não poluentes e energeticamente eficientes³¹ define um plano destinado a incentivar o desenvolvimento e a adopção de veículos não poluentes e energeticamente eficientes («verdes»). Todas as futuras propostas legislativas com vista à redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros devem basear-se no princípio de que as reduções devem ser mensuráveis, monitorizáveis e justificáveis.

As acções específicas relacionadas com o âmbito da estratégia prevista pela Comissão para o período de 2010-2020 incluem a revisão das formas de alcançar o objectivo de 2020 de 95 gCO₂/km previsto na legislação sobre veículos e, eventualmente, as formas de alcançar o objectivo a longo prazo proposto no projecto de regulamento relativo às emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros. Além disso, a Comissão assumiu o compromisso de propor a introdução de um novo ciclo de ensaios, a fim de reflectir de forma mais exacta as condições reais de condução, bem como as emissões de CO₂ e o correspondente consumo de combustível.

³¹ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/competitiveness-cars21/energy-efficient/index_en.htm

A Comissão está também a planear ter em conta a possibilidade de medição e certificação das emissões de CO₂ dos veículos pesados. Se estes métodos forem adoptados e aprovados, a Comissão examinará a possibilidade de aplicar normas de eficiência energética aos veículos pesados novos.

A Comissão continuará também a desenvolver a sua análise do ciclo de vida do consumo de energia nos veículos. Examinará se esta abordagem do produtor ao consumidor («well to wheel») pode ser integrada nos objectivos a longo prazo para os veículos.

5.2. PERSPECTIVA A LONGO PRAZO

O trabalho preliminar da Comissão sobre as questões da «descarbonização» a mais longo prazo indicam que, para ser compatível com o objectivo de 2 °C, a gama de reduções nacionais de CO₂ necessárias até 2050 na economia da UE deve ser de cerca de 70%³² em relação aos níveis de 1990. O sector dos transportes deve contribuir de forma significativa para o esforço de redução. No entanto, as emissões de GEE provenientes do transporte rodoviário aumentaram 26% desde 1990.

A UE deve melhorar a sua eficiência na utilização dos recursos e a segurança energética, reduzir a poluição atmosférica e manter o seu papel de liderança no combate às alterações climáticas. Com os valores agregados das emissões de CO₂ dos transportes a crescer de forma constante apesar dos avanços tecnológicos, o sector do transporte rodoviário merece especial atenção. Serão necessários mais esforços para tornar realidade a mobilidade sustentável. A estratégia discutida no presente relatório está principalmente centrada nos veículos que são colocados no mercado, embora um aspecto importante seja a forma como os mesmos são depois utilizados.

As medidas legislativas de aplicação da estratégia alargaram o seu calendário, incluindo um objectivo a longo prazo para 2020. Esta visão a longo prazo é necessária, tendo em conta a amplitude das reduções de emissões que é preciso alcançar e a necessidade de ter em conta os períodos de planificação na indústria. Será assim possível à indústria preparar as próximas etapas da redução do CO₂ e foi incluído um objectivo semelhante na proposta de regulamento

³² COM(2010) 265 final <http://ec.europa.eu/environment/climat/pdf/2010-05-26communication.pdf>

que estabelece normas de emissão de CO₂ para os veículos comerciais ligeiros, apresentada pela Comissão.

Para melhorar a segurança da planificação para o sector automóvel, garantindo ao mesmo tempo que se continuem a reduzir as emissões de CO₂ dos veículos ligeiros, a Comissão considera a possibilidade de propor também, com base numa avaliação de impacto exaustiva, um objectivo a alcançar até 2025 para as emissões dos automóveis de passageiros. Entre outras opções, a Comissão avaliará a viabilidade do objectivo sugerido pelo Parlamento Europeu de alcançar um nível de emissões de 70 gCO₂/km até 2025, como indicado na Resolução de 24 de Outubro de 2007 sobre a estratégia comunitária para a redução das emissões de CO₂ dos veículos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros (P6-TA(2007)0469)³³. Serão também estudadas outras medidas de redução para os veículos comerciais ligeiros. Ao considerar os objectivos a longo prazo para além de 2020, será necessário ter em conta a possibilidade de penetração no mercado de energias alternativas, em especial a energia eléctrica.

³³ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P6-TA-2007-0469>