

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 443/2009 a fim de definir as formas de consecução do objetivo de 2020 em matéria de redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros

[COM(2012) 393 final – 2012/0190 COD]

e a

proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (UE) n.º 510/2011 a fim de definir as formas de consecução do objetivo de 2020 em matéria de redução das emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros novos

[COM(2012) 394 final – 2012/0191 COD]

(2013/C 44/19)

Relator: **Edgardo Maria IOZIA**

O Parlamento Europeu, em 11 de setembro de 2012, e o Conselho, em 11 de setembro de 2012, decidiram, nos termos dos artigos 192.º, n.º 1, e 304.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), consultar o Comité Económico e Social Europeu sobre a

Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 443/2009 a fim de definir as formas de consecução do objetivo de 2020 em matéria de redução das emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros

COM(2012) 393 final — 2012/0190 COD

e a

Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (UE) n.º 510/2011 a fim de definir as formas de consecução do objetivo de 2020 em matéria de redução das emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros novos

COM(2012) 394 final — 2012/0191 (COD).

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção Especializada do Mercado Único, Produção e Consumo, que emitiu parecer em 4 de dezembro de 2012.

Na 485.^a reunião plenária de 12 e 13 de dezembro de 2012 (sessão de 12 de dezembro), o Comité Económico e Social Europeu adotou, por 116 votos a favor, 1 voto contra e 4 abstenções, o seguinte parecer:

1. Conclusões e recomendações

1.1 O Comité Económico e Social Europeu (CESE) sempre defendeu nos seus pareceres as iniciativas da Comissão para a redução das emissões de CO₂, na senda de uma Europa isenta de carbono até 2050, o que implica uma redução de 60 % nas emissões do setor dos transportes.

1.2 O CESE recorda que o Conselho Europeu confirmou em fevereiro de 2011 o objetivo da UE de, até 2050, reduzir entre 80 a 95 % as emissões de gases com efeito de estufa em relação aos valores de 1990 ⁽¹⁾. Segundo o Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas, os países desenvolvidos terão de alcançar coletivamente os objetivos de redução, tendo em conta os esforços necessários por parte dos países em vias de desenvolvimento. Isto deverá permitir reduzir as emissões globais em 50 % até 2050, perseguindo um objetivo de redução pós-Quito num quadro jurídico global a adotar até 2015 e a aplicar a partir de 2020.

1.3 O CESE concorda com o estabelecimento de objetivos cada vez mais estritos na luta contra as alterações climáticas, sobretudo no setor dos transportes rodoviários, que contribui para 24 % das emissões totais da UE de dióxido de carbono (CO₂), o principal gás com efeito de estufa (GEE), que entre 1990 e 2010 registou um aumento de quase 23 %. Esta tendência não é sustentável à luz da política para o clima da União Europeia.

1.4 O CESE está de acordo com as alterações às duas propostas, assinalando, todavia, que importará agir de modo harmonizado e eficiente para garantir uma utilização segura e competitiva dos recursos, eliminando eventuais obstáculos ao mercado interno dos transportes, promovendo tecnologias limpas e modernizando as redes de transportes. O Comité insta à adoção rápida dos regulamentos, levando em conta as sugestões do CESE.

1.5 O CESE reputa particularmente importante fixar objetivos a longo prazo, também para o período após 2020, a fim de preservar a competitividade do mercado único. O CESE apoia a

⁽¹⁾ COM(2011) 885 final.

intenção da Comissão de fixar novos objetivos pós-2020 até 2014, desde que se leve a cabo uma avaliação de impacto rigorosa e aprofundada. O CESE recomenda que, até 2017, se reexaminem os objetivos à luz da evolução das tecnologias, das previsões sobre a evolução do mercado e das exigências colocadas pela luta contra as emissões de gases com efeito de estufa. As empresas têm razão em reivindicar um quadro legislativo estável e atempado, que terá de ser concomitante com a possibilidade concreta de atingir objetivos muito ambiciosos.

1.6 Como em pareceres anteriores, o CESE recomenda a elaboração de um modelo para o cálculo do CO₂, que inclua como fator o conjunto das emissões relacionadas com a produção de automóveis. Há que ter em conta a pegada de carbono, pois afeta todo o ciclo de vida dos veículos.

1.7 O CESE aprova a proposta da Comissão de avaliar, até 2014, o parâmetro de utilidade a ter em conta. Com efeito, há muito que defende a pertinência de privilegiar a pegada em detrimento da massa, para fomentar o desenvolvimento de veículos com menor impacto ambiental, mais leves e com um consumo inferior.

1.8 O CESE exorta a Comissão a reconsiderar a proposta relativa à função linear (percentagem de inclinação), fazendo notar que uma percentagem de 60 % corresponde a um excedente de 4,6 g de CO₂ para os automóveis de passageiros. Quanto mais a percentagem se aproxima de 100, mais se favorecem os veículos pesados.

1.9 Para os veículos comerciais ligeiros (VCL), a Comissão adotou uma proposta com uma inclinação de 100 %, o que alivia os encargos dos fabricantes de VCL mais pesados.

1.10 O CESE concorda com a política adotada relativamente à taxa sobre emissões excedentárias para além de 2020, que prevê uma harmonização a 95 euros por grama de CO₂ para os veículos de passageiros e os comerciais ligeiros, e considera que esses fundos deverão ser canalizados para apoiar a indústria automóvel.

1.11 O CESE reputa essencial manter a liderança internacional em matéria de mobilidade sustentável. Assinala, por conseguinte, que uma introdução tardia e pouco ambiciosa das novas tecnologias poderá condenar a indústria dos transportes da União Europeia a um declínio irreversível no contexto de um mercado mundial em rápido desenvolvimento.

1.12 O CESE recomenda a adoção de um sistema de rotulagem para as características técnicas das emissões dos diferentes modelos que seja comparável, claro e exaustivo em todas as emissões nocivas. Cumpre mudar o atual sistema, que deixa as decisões em matéria de rotulagem ao critério dos Estados-Membros. Cabe criar um sistema de rotulagem único na Europa e, se possível, estabelecido em concertação com outros parceiros internacionais. Atualmente, um mesmo veículo pode ser classificado de forma diferente em termos de emissões, consoante, por exemplo, os Estados-Membros adotem o sistema do «rótulo relativo» [*relative label*] ou – como ditaria o bom senso – o

sistema do «rótulo absoluto» [*absolute label*], assente no valor absoluto das emissões produzidas e não na comparação com os concorrentes do mesmo segmento.

1.13 Em relação aos VCL, o CESE recomenda, para os futuros objetivos, uma aplicação gradual adequada ao tempo de adaptação do setor (7 a 10 anos em vez dos 5 a 7 que se exigem aos veículos de passageiros). As características de produção dos VCL não permitem uma adaptação tão célere ao nível da conceção, sobretudo tendo em conta a profunda crise de mercado que se vive em vários países.

2. Propostas da Comissão

2.1 A Comissão Europeia, em 11 de julho de 2012, adotou duas propostas que modificam os regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011, a fim de definir as formas de consecução do objetivo de 2020 em matéria de redução das emissões de CO₂ dos veículos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros.

2.2 Até 2020, a Comissão pretende atingir os seguintes objetivos:

- 147 g de CO₂/km para os veículos comerciais ligeiros novos;
- 95 g de CO₂/km para os veículos de passageiros novos.

2.3 Para atingir o objetivo no horizonte 2020, a Comissão propõe as seguintes modalidades para os automóveis novos de passageiros:

- o parâmetro de utilidade continua a ser a massa do veículo em ordem de marcha;
- a curva de valores-limite mantém-se linear, com uma inclinação de 60 % em relação à frota de referência, que continua a ser a frota de 2006 em harmonia com a curva de valores-limite de 2015;
- serão introduzidos entre 2020 e 2023 supercréditos para os automóveis que emitem menos de 35 g de CO₂/km, com um coeficiente multiplicador de 1,3 e limitados a um número cumulativo de 20 000 veículos por fabricante durante o período abrangido pelo regime;
- o objetivo para efeitos da derrogação concedida aos fabricantes de nicho é atualizado para 2020;
- os fabricantes responsáveis por menos de 500 matrículas de automóveis novos de passageiros por ano são isentos da obrigação de respeitar um objetivo em matéria de redução das emissões de CO₂;
- é permitida uma maior flexibilidade na data de concessão de derrogações para a produção em pequenos volumes.

— é mantido o regime deecoinovação quando se aplica um procedimento de ensaio revisto;

— a taxa sobre emissões excedentárias é mantida em 95 euros por g/km por veículo.

2.4 Para atingir o objetivo no horizonte 2020, a Comissão propõe as seguintes modalidades para os veículos comerciais ligeiros:

— o parâmetro de utilidade continua a ser a massa do veículo em ordem de marcha;

— a curva de valores-limite mantém-se linear, com uma inclinação de 100 % em relação à frota de referência;

— os fabricantes responsáveis por menos de 500 matrículas de veículos comerciais ligeiros novos por ano são isentos da obrigação de respeitar os objetivos de emissões específicas;

— é permitida uma maior flexibilidade na data de concessão de derrogações para a produção em pequenos volumes;

— é mantido o regime deecoinovação quando se aplica um procedimento de ensaio revisto;

— a taxa sobre emissões excedentárias é mantida em 95 euros por g/km por veículo.

2.5 Os objetivos estabelecidos permitirão reduzir as emissões médias dos automóveis novos de passageiros de 137,7 g de CO₂/km em 2011 para 95 g de CO₂/km em 2020, com uma meta obrigatória de 130 g de CO₂/km em 2015. As emissões das furgonetas diminuirão de 181,4 g de CO₂/km em 2010 (último ano de que se dispõe dados) para 147 g de CO₂/km em 2020, com uma meta obrigatória de 175 g de CO₂/km em 2017.

3. Introdução

3.1 Como nos pareceres anteriores sobre as propostas legislativas relativas às atividades antrópicas responsáveis por um aumento das emissões de CO₂, o CESE subscreve o objetivo de estabelecer metas cada vez mais exigentes em matéria de redução de gases com efeito de estufa e considera que adaptar o comportamento de fabricantes e de consumidores é fundamental para atenuar os efeitos das alterações climáticas. Neste contexto, não se pode, portanto, negligenciar nenhuma ação razoável capaz de reduzir de modo concreto as emissões dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros que, no conjunto, perfazem cerca de 15 % das emissões totais de CO₂ da UE, incluindo as emissões relacionadas com o abastecimento de combustível.

3.1.1 O CESE é de opinião que o reforço da legislação europeia para além de 2020 é essencial para assegurar a liderança mundial da UE no plano tecnológico, sobretudo tendo em conta o seu investimento notável na inovação aliado a um mercado interno exigente.

3.1.2 O CESE apoia com convicção as modificações ao quadro legislativo em matéria de redução de dióxido de carbono para os automóveis de passageiros e os veículos comerciais ligeiros novos após 2020, visto que apresentam objetivos claros estabelecidos por uma legislação eficiente, propondo uma orientação precisa e estável para os investimentos que incentivarão os fabricantes de automóveis e os fornecedores de componentes a perseguirem a inovação, e aumentando mais ainda a vantagem competitiva da indústria europeia do setor.

3.1.3 O CESE considera que a introdução de regras modernas e harmonizadas permitirá uma supervisão mais eficaz do mercado, com vista a criar um clima de concorrência sã entre os fabricantes europeus de tecnologias mais eficientes sob o ponto de vista do consumo e das emissões.

3.1.4 O CESE salienta que as medidas preconizadas se traduzirão em poupanças líquidas para os consumidores, emergindo da análise da Comissão que os objetivos para 2020 são exequíveis e economicamente são. As metas previstas são eficientes em termos de custos, a tecnologia está facilmente disponível no mercado e a sua aplicação deveria impulsionar o emprego, beneficiando consumidores e indústria.

4. Observações

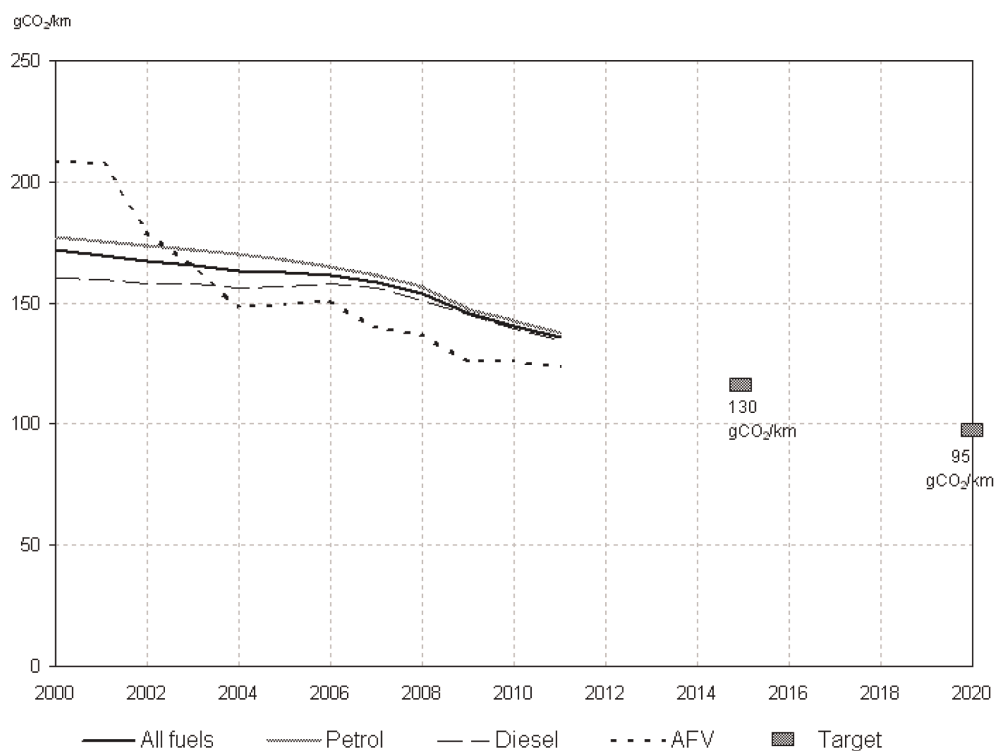
4.1 Automóveis de passageiros – COM(2012) 393 final

4.1.1 O CESE recorda que os automóveis de passageiros são responsáveis por cerca de 12,5 % das emissões totais de CO₂ da União Europeia. A quantidade de CO₂ produzida é diretamente proporcional à quantidade de combustível consumida, pelo que os veículos com baixa intensidade de dióxido de carbono são mais eficientes no consumo de combustível e mais económicos durante o seu ciclo de vida.

4.1.2 O mercado dos automóveis de passageiros ressentiu-se fortemente da crise económica dos últimos cinco anos. Nos primeiros nove meses de 2012, registou-se uma diminuição de 7,6 % nas novas matrículas e, no mês de setembro, de 10,8 %, em relação ao mesmo período em 2011.

4.1.3 O CESE regozija-se com a evolução das políticas implementadas e com a tomada de consciência por parte dos consumidores, como revelam estudos recentes da Agência Europeia do Ambiente. Os novos veículos matriculados tendem a ser cada vez mais eficientes em termos de emissões produzidas e praticamente alcançaram, em 2012, o objetivo intermédio fixado para 2015.

Evolução das emissões de CO₂ para os automóveis novos de passageiros por tipo de combustível (UE-27) ⁽²⁾



4.1.4 O CESE reputa fundamental realizar uma análise de custo-benefício a fim de determinar as poupanças líquidas para os consumidores. Por cada automóvel novo de passageiros, poupar-se-ão em média cerca de 340 euros de combustível no primeiro ano, prevendo-se que o montante total se situe entre os 2 904 e os 3 836 euros para todo o ciclo de vida dos veículos (treze anos), em relação ao objetivo intermédio de 2015.

4.2 O CESE reitera a sua proposta de adotar a pegada de carbono como parâmetro de utilidade em lugar da massa, opção que teria as seguintes vantagens:

- maior redução das emissões;
- redução da massa dos veículos de passageiros;
- considerável economia de combustível;
- desenvolvimento de materiais e investigação;
- incentivo a um consumo mais moderado que privilegie a funcionalidade e a eficiência.

4.3 O CESE considera que a decisão de manter a função linear em 60 % vai na direção contrária à intenção anunciada de melhorar o perfil de emissões dos automóveis fabricados. O compromisso político logrado protege apenas um número reduzido de empresas europeias, mas prejudica os cidadãos no seu conjunto.

4.4 Veículos comerciais ligeiros – COM(2012) 394 final

4.4.1 O CESE recorda que os veículos comerciais ligeiros (VCL) são responsáveis por cerca de 1,5 % das emissões totais de CO₂ da União Europeia. A quantidade de CO₂ produzida é diretamente proporcional à quantidade de combustível consumida, pelo que os veículos com baixa intensidade de dióxido de carbono são mais eficientes no consumo de combustível e mais económicos durante o seu ciclo de vida.

⁽²⁾ <http://www.eea.europa.eu/publications/monitoring-co2-emissions-from-new>

4.4.1.1 No caso dos VCL, o combustível representa cerca de um terço dos custos de propriedade, que está calculado em cerca de 2 400 euros por ano em diesel.

4.4.1.2 Entre 1990 e 2010, as emissões produzidas pelos VCL aumentaram 26 %.

4.4.2 O mercado dos VCL foi fortemente atingido pela crise económica dos últimos anos, tendo as novas matrículas sofrido a maior queda em 2009 (-29,5 %), embora, ao contrário do setor dos automóveis de passageiros, esta tendência se tenha invertido em 2010 (+8,7 %) e em 2011 (+7,5 %). Nos primeiros dez meses de 2012 verificou-se ainda um decréscimo de 10,6 % nas vendas.

4.4.3 O CESE está em crer que a proposta em apreço, ao transpor os efeitos do regulamento sobre os automóveis de passageiros para os VCL, subestima as diferenças entre estas duas categorias de veículos, nomeadamente:

- o ciclo de desenvolvimento e de produção dos VCL é mais longo do que o dos automóveis;
- a função destes veículos, utilizados para uma atividade económica em que a eficiência e a robustez do motor e o respetivo consumo de combustível constituem, frequentemente, a rubrica mais importante dos custos operacionais dessa atividade. Não é por acaso que 97 % da frota de VCL é movida a diesel;
- o perfil dos compradores, que em mais de 90 % dos casos são PME artesanais extremamente sensíveis às variações nos custos.

4.4.4 O CESE reputa fundamental efetuar uma análise custo-benefício que leve em conta, por um lado, o aumento dos custos associados à adaptação dos automóveis novos de passageiros e dos VCL novos às normas e, por outro, as poupanças líquidas para os consumidores. Por cada veículo comercial ligeiro novo, poupar-se-ão em média cerca de 400 euros de combustível no primeiro ano, prevendo-se que o montante total se situe entre os 3 363 e os 4 564 euros para todo o ciclo de vida destes veículos (treze anos), em relação ao objetivo intermédio de 2017.

4.4.5 À luz do precedente, o CESE confirma a necessidade de reduzir as emissões de CO₂ e manifesta-se a favor de uma nova aplicação gradual dos futuros objetivos que seja adequada ao tempo de adaptação do setor (7 a 10 anos em vez dos 5 a 7 que se exigem aos automóveis de passageiros).

4.5 Informação e normalização

4.5.1 Como a Comissão, o CESE entende que o utilizador final deve dispor de informações fidedignas, claras e comparáveis sobre as vantagens económicas e ambientais dos veículos que pretenda adquirir.

4.5.2 Um instrumento que se revelou muito eficaz é a rotulagem. O CESE recomenda à Comissão que examine a

possibilidade de alargar a obrigação de rotulagem em matéria de emissões, calculadas com base no princípio do ciclo de vida (ACV – avaliação do ciclo de vida). Uma informação clara, exaustiva, acessível e, sobretudo, imediatamente compreensível permitiria aos consumidores exercer uma escolha mais informada e consciente, desencadeando assim um ciclo virtuoso de boas práticas.

4.5.3 A atual diretiva 1999/94 não impõe requisitos precisos mas apenas um conjunto mínimo de informações neste domínio, o que permitiu aos Estados-Membros uma ampla margem de interpretação. Com efeito, alguns utilizaram o «rótulo relativo», que dá informações ambíguas com base na comparação por segmento do veículo, sem indicações exatas em matéria de emissões. Este sistema induz o consumidor em erro, pois, perante um rótulo de primeira categoria, aquele é levado a pensar que um dado automóvel produz poucas emissões em termos absolutos, quando, na verdade, o rótulo é apenas relativo à categoria do veículo em causa. Assim, um automóvel do segmento F (de luxo) poderia produzir cinco vezes mais emissões do que um veículo comercial e obter o rótulo da classe A, ao passo que um veículo comercial, em relação ao seu segmento, estaria na classe D. À semelhança do estabelecido para o caso dos eletrodomésticos, nomeadamente, a Comissão deveria prever, como dita o bom senso, um «rótulo absoluto», que atribuiria a classificação A a veículos que produzam menos de 100 g de emissões/km e a classificação B a veículos que produzam entre 101 e 120 g/km, por exemplo, com indicação exata das emissões de cada veículo e utilizando as mesmas cores em toda a Europa.

4.5.4 O CESE aprova as medidas adotadas para divulgar a informação destinada aos consumidores.

4.5.5 O CESE apoia todas as iniciativas a longo prazo em matéria de educação dos consumidores que lhes permitam realizar escolhas informadas em relação a veículos com emissões nulas de CO₂ e às vantagens económicas decorrentes das poupanças que estes permitam efetuar ao longo do tempo.

4.5.6 O CESE nota com satisfação que os operadores são chamados a prosseguirem os seus esforços no domínio da investigação e do desenvolvimento, a fim de garantir investimentos em novas tecnologias para os veículos verdes. Assinala igualmente a necessidade de manter a proposta da Comissão Europeia de investir os 80 000 milhões de euros previstos no orçamento do programa Horizonte 2020 para o período 2014-2020.

4.5.7 Energia

4.5.7.1 O CESE destaca a ideia de desenvolver uma estratégia que favoreça meios de transporte ecológicos (automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros), a fim de lutar contra as emissões de CO₂.

4.5.7.2 O CESE recomenda que se considere a possibilidade de uma transição gradual do parque automóvel europeu rumo a uma taxa de emissão nula, operando uma mudança no vetor da energia para alcançar os objetivos fixados a longo prazo.

4.5.8 Produtos sustentáveis

O CESE sublinhou em diversas ocasiões a importância capital do desenvolvimento sustentável para o futuro da Europa. Por conseguinte, apoia as orientações delineadas pela Comissão para tornar os produtos mais sustentáveis e encorajar a generalização da conceção ecológica para todos os produtos, particularmente os que utilizam combustíveis fósseis.

Bruxelas, 12 de dezembro de 2012

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Staffan NILSSON
