

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a «Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à vigilância e comunicação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível dos veículos pesados novos»

[COM(2017) 279 final — 2017/0111 (COD)]

(2018/C 081/13)

Relator: **Dirk BERGRATH**

Correlator: **Mihai MANOLIU**

Consulta	Parlamento Europeu, 15.6.2017 Conselho, 22.6.2017
Base jurídica	Artigo 192.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia
Competência	Secção Especializada do Mercado Único, Produção e Consumo
Adoção em secção	4.10.2017
Adoção em plenária	18.10.2017
Reunião plenária n.º	529
Resultado da votação (votos a favor/votos contra/abstenções)	188/0/3

1. Conclusões e recomendações

1.1. Na opinião do CESE, a criação de emprego, bem como o investimento destinado a reindustrializar a Europa, o crescimento económico, a transição para uma energia limpa, novos modelos económicos, as tecnologias de ponta, a proteção do ambiente e a saúde pública devem ser objetivos essenciais da política da UE.

1.2. O CESE considera que os operadores de transportes desperdiçaram oportunidades de reduzir as suas faturas de combustível, que representam um quarto dos seus custos de funcionamento. A eficiência no consumo de combustível é um critério crucial nas decisões de compra, e a redução do consumo de combustível ajudaria a reduzir os gastos com a importação de combustível. A UE necessita de medidas de certificação, avaliação do consumo de combustível e de normas relativas ao consumo de combustível e às emissões, o que deverá fomentar a inovação. A concorrência feroz entre fabricantes de veículos é resultado de políticas e planos para veículos elétricos. O setor dos transportes deve dar o seu contributo para a redução das emissões, a par dos setores da construção, da agricultura e dos resíduos.

1.3. A ação da UE justifica-se à luz dos efeitos transfronteiras das alterações climáticas e da necessidade de salvaguardar os mercados únicos de combustíveis, veículos e serviços de transporte. A fragmentação do mercado dos transportes, a perda de transparência do mercado, as diferenças a nível da legislação e as práticas políticas divergentes em matéria de vigilância, bem como a ausência de uma base de dados comum que contenha dados de vigilância, têm impactos sociais e económicos significativos.

1.4. O CESE saúda o facto de a proposta de regulamento facilitar a vigilância e divulgação de leituras de CO₂ de veículos pesados matriculados pela primeira vez na UE e de fornecer aos clientes — na sua maioria PME — informações claras relativas ao consumo.

1.5. O CESE saúda a escolha, na proposta de regulamento, da terceira opção, a da comunicação mista, uma vez que tal salvaguarda o fluxo digital de informações, permite a recolha de dados tanto a nível nacional como da UE e reduz os custos administrativos.

1.6. O CESE salienta que, nos últimos anos, mercados importantes, como os Estados Unidos da América, o Canadá, o Japão e a China, puseram em prática medidas no domínio da certificação e da eficiência no consumo de combustível, sob a forma de normas relativas ao consumo de combustível e/ou às emissões, a fim de incentivar a inovação e de melhorar rapidamente a eficiência dos veículos. Por conseguinte, a competitividade dos fabricantes europeus de veículos pesados depende do cumprimento dessas normas.

1.7. Embora seja verdade que o mercado coloca pressão sobre os fabricantes para que reduzam o consumo de combustível dos camiões na UE, o setor dos transportes, dominado por PME, depara-se frequentemente com dificuldades para financiar o valor de compra mais elevado de veículos pesados mais eficientes ao nível do consumo de combustível.

1.8. O CESE recomenda à Comissão que, no estabelecimento de eventuais limites de CO₂ para veículos pesados, procure um equilíbrio entre metas que possam ser atingidas a curto e médio prazos e o objetivo a mais longo prazo de transportes rodoviários com zero emissões. Isto significa que se deve estimular a inovação a nível da tecnologia já existente, sem limitar o investimento em veículos com zero emissões.

1.9. Neste contexto, o CESE considera que as recomendações que formulou no seu parecer sobre o relatório final do Grupo de Alto Nível CARS 21 também podem ser aplicadas aos veículos pesados, especialmente no tocante ao calendário de execução.

1.10. O CESE salienta o papel do investimento público e da regulamentação na redução das emissões do transporte rodoviário, incluindo as emissões do transporte pesado de mercadorias.

1.11. O CESE frisa que qualquer medida regulamentar deve ser acompanhada de medidas políticas adicionais para reduzir a procura de transporte rodoviário — nomeadamente de transporte pesado de mercadorias — através da transição para outros meios (ferrovias, vias interiores navegáveis, etc.) que produzem menos gases com efeito de estufa.

2. Introdução

2.1. A proposta de regulamento visa estabelecer os requisitos da vigilância e comunicação das emissões de CO₂ e do consumo de combustível dos veículos pesados novos matriculados na União Europeia. Aplica-se apenas aos veículos pesados concebidos e construídos para o transporte de passageiros ou de mercadorias e dos reboques⁽¹⁾.

2.2. O transporte e a mobilidade revestem-se de uma importância central para a economia e a competitividade europeias. Essa importância está igualmente patente no amplo leque de outros enquadramentos políticos que influenciam fortemente este setor. O cumprimento das prioridades da União da Energia, do Mercado Único Digital e da agenda do mercado único para o emprego, o crescimento e o investimento será benéfico para a mobilidade e para o setor dos transportes.

2.3. Em outubro de 2014, os chefes de Estado e de Governo⁽²⁾ definiram o objetivo vinculativo de reduzir as emissões produzidas na economia da UE em, pelo menos, 40 % até 2030 em relação aos níveis de 1990. Esta meta baseia-se em projeções mundiais consentâneas com o calendário a médio prazo do Acordo de Paris sobre as alterações climáticas (COP 21)⁽³⁾. A Comissão anunciou que vai introduzir normas em matéria de eficiência no consumo de combustível para os novos veículos pesados.

2.4. Em 2015, de acordo com dados do setor, as exportações de camiões geraram um excedente da balança comercial de 5 100 milhões de euros. Este setor insere-se numa indústria automóvel que gera 12,1 milhões de empregos diretos e indiretos na Europa, o que equivale a 5,6 % do emprego total da UE.

⁽¹⁾ Categorias de veículos como definidas na Diretiva 2007/46/CE, como alterada pelo Regulamento (CE) n.º 385/2009: veículos M₁, M₂, N₁ e N₂ cuja massa de referência exceda 2 610 kg e não abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, todos os veículos das categorias M₃ e N₃ e veículos das categorias O₃ e O₄.

⁽²⁾ Conclusões do Conselho Europeu de 24 de outubro de 2014, EUCO 169/14, ponto 2.

⁽³⁾ FCCC/CP/2015/L.9/Rev.1.

2.5. A estratégia-quadro para uma União da Energia resiliente dotada de uma política em matéria de alterações climáticas virada para o futuro (fevereiro de 2015) ⁽⁴⁾ identificou a transição para um setor dos transportes eficiente do ponto de vista energético e descarbonizado como um domínio de ação fundamental. Graças ao impulso do Acordo de Paris sobre as alterações climáticas, estão a ser implementadas as medidas definidas na Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica (julho de 2016) ⁽⁵⁾. Os investimentos em infraestruturas no âmbito do Plano de Investimento para a Europa deverão fomentar a criação, no futuro, de uma mobilidade ecológica, competitiva e conectada na Europa.

2.6. Entre 1990 e 2014, as emissões de CO₂ da UE provenientes de veículos comerciais aumentaram a um ritmo acentuadamente mais acelerado do que as dos automóveis de passageiros. As emissões de CO₂ provenientes de veículos comerciais aumentaram aproximadamente 25 %; as emissões de automóveis de passageiros apenas aumentaram cerca de 12 %. Os camiões e autocarros representam atualmente cerca de um quarto das emissões de CO₂ da UE relacionadas com o transporte rodoviário. O seu peso no total das emissões continua a crescer, enquanto limites de emissões de CO₂ cada vez mais apertados reduzem as emissões provenientes de automóveis de passageiros e de veículos comerciais ligeiros.

2.7. Atualmente, um trator europeu típico, 4x2 e com capacidade máxima de 40 toneladas, consome cerca de 33,1 litros de combustível por 100 km em estradas e autoestradas, num «ciclo de ensaios de longo curso». Um camião de distribuição europeu típico, 4x2 e com capacidade máxima de 12 toneladas, consome cerca de 21,4 litros de combustível por 100 km, num «ciclo de ensaios de distribuição urbana» ⁽⁶⁾.

2.8. Os veículos pesados são geralmente fabricados em várias fases; normalmente só estão disponíveis produtos feitos sob medida. O chassis é produzido por um fabricante e, posteriormente, na fase seguinte, recebe uma carroçaria de outro fabricante. Tal significa que vários fabricantes diferentes têm impacto no consumo de combustível do veículo finalizado e, por conseguinte, nas suas emissões de CO₂.

2.9. Os compradores de veículos pesados são, na sua maioria, operadores de transportes de mercadorias, que podem ser confrontados com custos de combustível superiores a um quarto dos seus custos operacionais e definem a eficiência no consumo de combustível como principal critério de compra. Embora essa eficiência dos veículos pesados tenha melhorado nas últimas décadas, muitas das mais de meio milhão de empresas de transporte, na sua maioria PME, ainda não têm acesso a informações normalizadas que lhes permitam avaliar tecnologias que visem melhorar a eficiência no consumo de combustível, comparar modelos de camiões, a fim de tomarem as decisões de compra mais bem fundamentadas e reduzir os seus custos de combustível. Esta situação é agravada pela inexistência de uma metodologia comum de medição do consumo de combustível.

2.10. A falta de transparência do mercado redundava numa pressão reduzida para que os fabricantes de veículos pesados da UE intensifiquem os esforços no sentido de melhorar a eficiência dos veículos e invistam na inovação num mercado mundial tão competitivo. Daí advém o risco de os fabricantes da UE de veículos pesados poderem perder a sua atual liderança no que se refere à eficiência dos veículos em termos de combustível.

2.11. A transparência no que se refere ao desempenho do combustível e às emissões de CO₂ dos veículos também estimularia a concorrência no mercado da UE, no qual, em 2016, a Comissão identificou a existência de um cartel entre os fabricantes de camiões, que esteve ativo entre 1997 e 2011.

3. A proposta de regulamento

3.1. A proposta de regulamento em apreço integra o pacote «A Europa em Movimento», que visa melhorar a segurança rodoviária, promover sistemas de portagem mais justos, reduzir as emissões de CO₂, a poluição atmosférica, os congestionamentos do tráfego e a burocracia com que se deparam as empresas, combater o emprego ilegal e assegurar condições e períodos de repouso dignos aos trabalhadores.

3.2. A longo prazo, essas medidas terão um efeito positivo que se fará sentir muito além do setor dos transportes: promoverão o emprego, o crescimento e o investimento, reforçarão a justiça social, alargarão a escolha dos consumidores e fornecerão à Europa uma via clara rumo à redução das emissões.

⁽⁴⁾ COM(2015) 80 final.

⁽⁵⁾ COM(2016) 501 final.

⁽⁶⁾ Delgado, Oscar, Rodríguez, Felipe, Muncrief, Rachel, «Fuel efficiency technology in European heavy-duty vehicles: Baseline and potential for the 2020-2030 timeframe» [Tecnologia para a eficiência no consumo de combustível dos veículos pesados europeus: Referência e potencial para o calendário entre 2020 e 2030], Conselho Internacional para os Transportes Limpos, Livro Branco do ICCT, Berlim, julho de 2017.

3.3. Este pacote será complementado, ao longo dos próximos 12 meses, por propostas adicionais, nomeadamente relativas às normas de emissões para o pós-2020 aplicáveis aos automóveis de passageiros e aos veículos comerciais ligeiros, bem como, pela primeira vez, aos veículos pesados. Estas propostas darão um impulso adicional à inovação, reforçarão a competitividade, reduzirão as emissões de CO₂, melhorarão a qualidade do ar, a saúde pública e a segurança rodoviária.

3.4. A lacuna em termos de informação será colmatada através de programas informáticos de simulação — uma ferramenta eficiente para calcular o consumo e os custos de combustível. O novo regulamento de certificação (homologação) relativo à determinação das emissões de CO₂ basear-se-á em dados de desempenho individuais e num processo certificado de obtenção e gestão de dados de entrada.

3.5. Esta proposta de regulamento dá execução à comunicação — Uma estratégia para reduzir o consumo de combustível e as emissões de CO₂ dos veículos pesados, apresentada em 2014. A estratégia para os veículos pesados anunciou uma medida de execução que estabelecerá o procedimento de certificação das emissões de CO₂, calculadas pela ferramenta de simulação VECTO, dos veículos pesados novos colocados no mercado da UE e uma proposta legislativa sobre a vigilância e a comunicação dessas emissões.

3.6. Dado que a VECTO é apenas uma ferramenta de simulação, o segundo pacote deveria incluir ensaios de consumo de combustível realizados em estrada, o que a Comissão tenciona fazer para automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros. É igualmente necessário criar uma metodologia de diferenciação do custo da utilização das infraestruturas pelos veículos pesados novos em função das emissões de CO₂ (revisão da Diretiva Eurovinheta e da Diretiva Eficiência Energética).

3.7. O CESE apela à Comissão Europeia e aos Estados-Membros que cheguem a acordo para garantir o acesso de terceiros (institutos de investigação, empresas de transporte, ONG) aos dados oficiais da ferramenta VECTO relativos ao consumo de combustível, de molde que os valores possam ser alvo de verificação cruzada através de ensaios independentes. Deve proceder-se ao controlo da qualidade e à verificação dos dados apresentados, a fim de corrigir quaisquer lacunas ou irregularidades. Tais controlos devem ser levados a cabo no respeito dos direitos fundamentais.

3.8. A proposta dá igualmente execução à Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica, adotada em 2016, cujos objetivos incluem a redução das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte rodoviário em, pelo menos, 60 % até 2050, em relação aos níveis de 1990, bem como a redução drástica das emissões de poluentes atmosféricos. A estratégia prevê ainda que a Comissão acelere o trabalho de análise das opções para a definição das normas para as emissões de CO₂, com vista à elaboração de uma proposta legislativa durante o mandato da atual Comissão.

3.9. Para efeitos de vigilância, a partir de 2020 as autoridades competentes dos Estados-Membros devem apresentar dados sobre os novos veículos matriculados pela primeira vez na UE durante o ano anterior, e os fabricantes de veículos pesados devem apresentar dados relativos a veículos com data de produção do ano civil anterior. Esta comunicação anual deve ser realizada até 28 de fevereiro. O tipo de dados a apresentar encontra-se definido nas partes A e B do anexo I da proposta de regulamento.

3.10. A Agência Europeia do Ambiente (AEA) assegurará a gestão, em nome da Comissão, de uma base de dados central que disponibilizará publicamente os dados nela introduzidos (exceto determinados dados sensíveis).

3.11. As autoridades competentes e os fabricantes são responsáveis pela exatidão e qualidade dos dados que comunicam. Contudo, a Comissão pode efetuar a sua própria verificação da qualidade dos dados apresentados e, se for caso disso, tomar as medidas adequadas para corrigir os dados publicados no registo central. Não existem obrigações diretas de comunicação de dados para as PME ou as microempresas.

3.12. A Comissão apresenta um relatório anual com a sua análise dos dados transmitidos pelos Estados-Membros e pelos fabricantes relativamente ao ano civil anterior. A análise deve incluir, no mínimo, valores médios relativos ao consumo de combustível e emissões de CO₂ da frota de veículos pesados da UE como um todo, bem como de cada fabricante. A análise deve ter igualmente em conta os dados eventualmente disponíveis sobre a incorporação nos veículos de novas tecnologias avançadas de redução das emissões de CO₂.

3.13. A Comissão, por meio de atos delegados, fica habilitada a alterar os requisitos de dados estabelecidos nos anexos da proposta de regulamento e o processo de vigilância e comunicação.

4. Observações gerais

4.1. Tal como em pareceres anteriores sobre propostas legislativas da Comissão relativas à redução das emissões de CO₂, o CESE reitera o seu apoio a todas as iniciativas da UE que visem o cumprimento de objetivos específicos de redução de emissões de gases com efeito de estufa, enquanto elemento essencial da luta contra as alterações climáticas. Para tal, não poderão ser negligenciadas quaisquer medidas razoáveis para reduzir igualmente as emissões dos veículos comerciais, já que estes representam cerca de 10 % da frota de veículos.

4.2. Além disso, a escolha do instrumento — um regulamento da UE — afigura-se a mais adequada para assegurar o cumprimento imediato das disposições adotadas e evitar distorções da concorrência suscetíveis de ter repercussões no mercado interno.

4.3. Os dados relativos às emissões de CO₂ e ao consumo de combustível são produzidos com recurso a um programa informático de simulação designado VECTO (*Vehicle Energy Consumption Calculation Tool*, ou seja, ferramenta de cálculo do consumo de energia de veículos).

4.3.1. A decisão de desenvolver esta ferramenta foi tomada após terem sido contempladas outras opções relativas a procedimentos de ensaio, incluindo bancos de ensaio de motores, ensaios num banco de rolos e ensaios a bordo em tráfego real, com sistemas portáteis de medição das emissões (PEMS). As principais razões da escolha da simulação, em detrimento de qualquer um dos outros procedimentos de ensaio, foram:

- 1) a comparabilidade: os resultados dos ensaios para diferentes tipos de veículos pesados são diretamente comparáveis;
- 2) a eficiência em termos de custos: o elevado custo das instalações de ensaio em comparação com a simulação;
- 3) a adequação à elevada variabilidade: as séries de produção de veículos pesados são bastante reduzidas, uma vez que estes são, em grande medida, personalizados conforme solicitado pelos utilizadores finais;
- 4) a reprodutibilidade: a simulação oferece as melhores pontuações no que se refere à reprodutibilidade dos ensaios;
- 5) a exatidão: podem ser identificadas pequenas reduções com base em otimizações de componentes individuais;
- 6) a exaustividade: a simulação pode ser utilizada para otimizar a configuração total do veículo, a fim de obter um consumo de combustível inferior, uma vez que compreende todos os componentes (cabina, pneus, motor, transmissão, etc.). Esta abordagem foi confirmada na estratégia de 2014 para os veículos pesados.

4.3.2. A obrigação de tratar e disponibilizar dados da VECTO para todos os novos veículos pesados permite que os compradores comparem tanto os diferentes modelos de veículos, as tecnologias de consumo e as várias carroçarias — por exemplo, grua, câmara frigorífica —, como as diferentes combinações de componentes individuais. Ao contrário dos automóveis, os diferentes modelos de veículos pesados são utilizados de formas muito diferentes consoante as respetivas carroçarias, o que conduz a uma grande disparidade de consumos de combustível e emissões de CO₂. Além disso, a possibilidade de comparar aumenta a concorrência, quer entre fabricantes de veículos quer entre fabricantes de carroçarias.

4.3.3. O CESE saúda o facto de a proposta de regulamento facilitar a vigilância e divulgação de leituras de CO₂ de veículos pesados matriculados pela primeira vez na UE e de fornecer aos clientes — na sua maioria PME — informações claras relativas ao consumo.

4.3.4. O CESE está ciente de que a medição das emissões em condições reais de condução (RDE), com recurso a sistemas portáteis de medição das emissões (PEMS), é preferível à medição com banco de rolos ou — como aqui se propõe — utilizando um programa informático de simulação. Após um período introdutório, e depois de feito um balanço da experiência com o sistema VECTO, a Comissão deveria analisar se são viáveis ensaios RDE para veículos pesados e, em caso afirmativo, a forma como estes podem ser efetuados.

4.4. Durante a avaliação de impacto, a Comissão testou três opções de recolha e comunicação de dados à AEA: 1) comunicação pelas autoridades nacionais; 2) comunicação pelos fabricantes de veículos pesados; e 3) comunicação mista, pelas autoridades nacionais e pelos fabricantes.

4.4.1. O CESE saúda a escolha, na proposta de regulamento, da terceira opção, a da comunicação mista, uma vez que tal salvaguarda o fluxo digital de informações, permite a recolha de dados tanto a nível nacional como da UE e reduz os custos administrativos.

4.4.2. O CESE regozija-se por observar que os dados apresentados à Comissão pelas autoridades nacionais competentes e pelos fabricantes de veículos pesados devem ser disponibilizados ao público. Por motivos de proteção de dados e de salvaguarda da concorrência, o CESE saúda igualmente a proposta de não tornar públicos o número de identificação dos veículos (NIV) e os dados de fabrico relativos a determinadas peças fornecidas (transmissão, eixos e pneus).

4.5. Na opinião do CESE, valeria a pena refletir sobre as taxas de circulação rodoviária baseadas no CO₂ para veículos pesados. Para tal, os dados do registo central (número de identificação dos veículos e leituras das emissões de CO₂) teriam de estar associados aos dados de matrícula (número de matrícula) e ser partilhados com o responsável pela gestão das taxas de circulação rodoviária.

4.5.1. O CESE apoiou, em várias ocasiões ⁽⁷⁾, a intenção da Comissão de introduzir um sistema uniforme a nível europeu de taxas de circulação rodoviária baseadas no princípio do poluidor-pagador. Um sistema uniforme de taxas de circulação rodoviária, gerido por autoridades públicas, seria igualmente útil do ponto de vista da proteção de dados.

4.6. A Comissão entende que a sua proposta de regulamento constitui uma etapa necessária tendo em vista a aplicação e execução de futuras normas relativas a emissões de CO₂ para veículos pesados. Um sistema de vigilância e comunicação de dados é particularmente necessário para avaliar o futuro cumprimento dessas normas, como acontece já no caso dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros.

4.6.1. Na UE, existem limites vinculativos de CO₂ para os automóveis de passageiros desde 2009 e para os veículos comerciais ligeiros desde 2011. Até à data, os veículos pesados não estiveram sujeitos a limites de CO₂ comparáveis. Contudo, está prevista para 2018 uma proposta legislativa da Comissão que introduzirá limites vinculativos de CO₂ também para esses veículos.

4.6.2. Nos últimos anos, mercados importantes, como os Estados Unidos da América, o Canadá, o Japão e a China, puseram em prática medidas no domínio da certificação e da eficiência no consumo de combustível, sob a forma de normas relativas ao consumo de combustível e/ou às emissões, a fim de incentivar a inovação e de melhorar rapidamente a eficiência dos veículos. Por conseguinte, a competitividade dos fabricantes europeus de veículos pesados depende do cumprimento dessas normas.

4.7. É um facto que o mercado coloca pressão sobre os fabricantes para que reduzam o consumo de combustível dos camiões na UE: os custos de combustível representam, de longe, a principal rubrica de despesas (cerca de 30 %) da estrutura de custos do transporte de mercadorias de longa distância. As empresas de transporte, enquanto compradoras de veículos pesados, têm, pois, interesse em camiões que consumam o mínimo de combustível possível.

4.7.1. Por outro lado, a experiência demonstrou que as metas não vinculativas e as forças de mercado não bastam, por si só, para reduzir significativamente o consumo de combustível de novos veículos e, em consequência, as emissões de CO₂.

4.7.2. O setor dos transportes é dominado por PME. Um dos maiores problemas com os quais as PME se deparam é a dificuldade de acesso a financiamento. Assim, as empresas de transporte deparam-se frequentemente com dificuldades para financiar o valor mais elevado de veículos pesados mais eficientes ao nível do consumo de combustível.

4.7.3. O CESE recomenda que, no estabelecimento de eventuais limites de CO₂ para veículos pesados, a Comissão procure um equilíbrio entre metas que possam ser atingidas a curto e médio prazos e o objetivo a mais longo prazo de transportes rodoviários com zero emissões. Isto significa que se deve estimular a inovação a nível da tecnologia já existente, sem limitar o investimento em veículos com zero emissões.

4.7.4. Neste contexto, o CESE considera que as recomendações que formulou no seu parecer sobre o relatório final do Grupo de Alto Nível CARS 21 ⁽⁸⁾ também podem ser aplicadas aos veículos pesados. Essas recomendações incluíam dar tempo aos fabricantes para desenvolverem as tecnologias necessárias para fazer face a estas exigências mais estritas, sem encarecimento considerável dos produtos e, em última análise, sem abrandamento da renovação das frotas.

⁽⁷⁾ EESC-2017-02887 (ver página 181 do presente Jornal Oficial); EESC-2017-02888 (ver página 188 do presente Jornal Oficial); EESC-2017-03231 (ver página 195 do presente Jornal Oficial).

⁽⁸⁾ JO C 10 de 15.1.2008, p. 15.

4.7.5. Neste contexto, a regulamentação dos Estados Unidos da América relativa a novos veículos pesados, tratores, reboques e motores pode ser vista como um exemplo positivo de aplicação preventiva. Nos EUA, será implementada uma segunda fase de regulamentação para os modelos de 2018 a 2027, dando continuidade às normas da fase 1, que abrangem os modelos de 2014 a 2018.

4.8. O CESE salienta o papel do investimento público e da regulamentação na redução das emissões do transporte rodoviário, incluindo as emissões do transporte pesado de mercadorias.

4.8.1. Uma alternativa futura poderá ser o sistema de autoestrada elétrica («e-highway»), em que os camiões híbridos são alimentados por linhas elétricas aéreas em corredores de mercadorias fundamentais, tal como acontece atualmente com os elétricos, comboios e tróleys. Quando ligados à linha elétrica, os camiões podem funcionar totalmente à base de eletricidade. Ao saírem da via elétrica, os veículos são movidos por um motor a gasóleo ou elétrico, graças a baterias instaladas a bordo.

4.8.2. A circulação de camiões em pelotão tem a capacidade de reduzir as emissões de CO₂ em cerca de 10 %. Os camiões seguem-se de perto, a uma distância estabelecida, utilizando tecnologia de ponta para a conectividade e sistemas de apoio à condução. O veículo que segue na frente funciona como líder. Se travar, todos os outros camiões do pelotão também travam. O tempo de reação é quase de um para um para todos os camiões. A circulação de camiões em pelotão reduz o consumo de combustível e reforça a segurança, mas poderá exigir alterações regulamentares.

4.8.3. A Diretiva (UE) 2015/719 do Parlamento Europeu e do Conselho⁽⁹⁾ introduziu novas alterações aos regulamentos relativos aos veículos pesados, as quais permitirão a aplicação de desenhos mais aerodinâmicos dos veículos, com melhorias a nível da eficiência energética e das emissões nas estradas europeias. As alterações incluem derrogações ao comprimento máximo total de veículos pesados, permitindo a instalação de defletores aerodinâmicos na retaguarda dos camiões existentes e que os novos camiões incluam esses elementos aerodinâmicos, bem como cabinas mais arredondadas e compridas. Contudo, os fabricantes de reboques dão conta de problemas com as autoridades de matrícula quanto à aplicação desses novos regulamentos.

4.9. O CESE frisa que qualquer medida regulamentar deve ser acompanhada de medidas políticas adicionais para reduzir a procura de transporte rodoviário — nomeadamente de transporte pesado de mercadorias — através da transição para outros meios (ferrovias, vias interiores navegáveis, etc.) que produzem menos gases com efeito de estufa.

Bruxelas, 18 de outubro de 2017.

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Georges DASSIS

⁽⁹⁾ JO L 115 de 6.5.2015, p. 1.