

**Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera as Directivas 70/156/CEE e 80/1268/CEE do Conselho no que respeita a medição das emissões de dióxido de carbono e o consumo de combustível dos veículos N<sub>1</sub>»**

(COM(2001) 543 final — 2001/0255 (COD))

(2002/C 125/02)

Em 27 de Novembro de 2001, o Conselho, em conformidade com o disposto no artigo 95.º do Tratado que instituiu a Comunidade Europeia, decidiu consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

Incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos, a Secção de Mercado Único, Produção e Consumo emitiu parecer em 1 de Março de 2002 (relator: S. Colombo).

Na 389.ª reunião plenária de 20 e 21 de Março de 2002 (sessão de 20 de Março), o Comité Económico e Social adoptou por 55 votos a favor e 5 abstenções o seguinte parecer.

## 1. Objectivo da proposta

1.1. A proposta tem em vista estender aos veículos N<sub>1</sub> (veículos comerciais ligeiros) os requisitos harmonizados relativos às emissões de CO<sub>2</sub> e ao consumo de combustível previstos para os veículos M<sub>1</sub> (automóveis de passageiros) pela Directiva 1999/100/CE, que altera as Directivas originais 70/156/CEE e 80/1268/CEE.

1.2. O principal objectivo desta proposta é elaborar medidas específicas para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> e o consumo de combustível a fim de minimizar os impactes ambientais no sector dos transportes.

## 2. Destinatários da proposta

2.1. A presente proposta abrange os veículos comerciais ligeiros (veículos N<sub>1</sub>) definidos como veículos com uma massa máxima não superior a 3,5 toneladas. Este segmento abrange uma grande variedade de modelos de veículos (desde veículos de transporte mais pequenos derivados de automóveis, veículos utilitários desportivos e veículos para fins múltiplos, até carrinhas e furgonetas maiores). Cada modelo de base pode apresentar frequentemente grande número de versões diferentes.

2.2. Isto representa uma parte de mercado considerável, porquanto, em 14 milhões de automóveis particulares vendidos em 2000, 1,8 milhões são de tipo N<sub>1</sub>, o que significa que os veículos comerciais ligeiros são responsáveis por 10 % das emissões de CO<sub>2</sub> provenientes dos transportes rodoviários. O quadro sinóptico infra, elaborado pela Comissão, dá uma dimensão exacta do fenómeno.

— total de emissões de CO<sub>2</sub> na UE: 3 227 milhões de ton. CO<sub>2</sub> eq.

— total de emissões de CO<sub>2</sub> do sector do transporte rodoviário da UE: 655,7 milhões de ton. de CO<sub>2</sub> eq. (=20 % das emissões totais de CO<sub>2</sub>)

— emissões de CO<sub>2</sub> de outros sectores (1995) e outros modos de transporte na UE:

195,7 milhões de ton. de CO<sub>2</sub> eq.;

combustão (sector da energia): 1 041 milhões de ton. de CO<sub>2</sub> eq.;

combustão (não industrial): 654,9 milhões de ton. de CO<sub>2</sub> eq.

— as emissões de CO<sub>2</sub> de veículos N<sub>1</sub> estão estimadas em cerca de 10 % do total das emissões de CO<sub>2</sub> do transporte rodoviário (± 65 milhões de ton. CO<sub>2</sub> eq.)

— a repartição da frota pelas classes 1,2 e 3 é estimada em:

— classe 1: 25 %

— classe 2: 50 %

— classe 3: 25 %

— as emissões de CO<sub>2</sub> das diferentes classes são provavelmente da mesma ordem de grandeza, sendo um tanto mais elevado o valor respeitante à classe 3 (maior consumo de combustível, maior quilometragem).

- O número total de versões diferentes das classes 2 e 3 está estimado em 3 000, o que não significa, todavia, que sejam necessárias 3 000 aprovações de tipo, já que os produtores dispõem de um grau significativo de flexibilidade para agruparem diferentes versões numa só aprovação de tipo.
- a isenção dos produtores em pequeno volume serve, na realidade, para garantir que o custo da aprovação de tipo não seja excessivo relativamente ao número de veículos a que se aplica a aprovação de tipo. As emissões de CO<sub>2</sub> da responsabilidade de tais veículos são negligenciáveis.

2.3. Tudo indica que aquela percentagem vai subir dado o aumento progressivo da quota de mercado destes veículos. Perante estes valores, ainda não foi tomada qualquer iniciativa a nível comunitário para controlar e, conseqüentemente, diminuir o consumo de combustível e as emissões de CO<sub>2</sub> desta categoria de veículos.

### 3. Observações na generalidade

3.1. O Comité aprova e apoia as iniciativas futuras da Comissão destinadas a implementar medidas para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> e diminuir o consumo de combustível, as quais são importantes para realizar os ambiciosos projectos comunitários de protecção do ambiente no sector dos transportes.

3.2. A consecução dos objectivos de redução do CO<sub>2</sub>, definidos em Quioto, é algo de prioritário e estratégico para o «desenvolvimento sustentável». A contribuição do sector dos transportes para atingir esta meta é fundamental e este argumento já foi esgrimido bastas vezes em anteriores pareceres do Comité.

3.3. Todavia, o Comité considera que a proposta da Comissão, apesar de ir no bom caminho, suscita algumas reservas, na medida em que os resultados esperados podem não ser alcançados devido, por um lado, aos sobrecustos ocasionados pela repetição de ensaios previstos e, por outro, aos recursos necessários para a realização de novos ensaios, factores que se repercutem inevitavelmente no preço do produto. Os custos duplicam sempre que a produção ocorre em estabelecimentos e países diferentes. Uma primeira análise dos custos confirma esta asserção e levou a Comissão a propor uma isenção do método de ensaio para os fabricantes com uma produção anual inferior a 2 000 unidades.

3.4. Falta, de facto, uma diferenciação quanto à composição da categoria N<sub>1</sub>, a qual, de acordo com a Directiva 98/69/CEE, se subdivide em três subcategorias ou classes, definidas em função da massa de referência (tara): a classe I até 1 305 kg, a classe II de 1 305 kg a 1 760 kg e a classe III acima de 1 760 kg.

3.5. Quanto ao critério de medida dos veículos, efectuado exclusivamente em vazio, o Comité toma nota da afirmação da Comissão sobre as dificuldades ligadas ao aumento das provas e dos custos. Todavia, sublinha e convida a Comissão a ter em conta o facto de que o consumo se altera de forma evidente, quer pela carga útil dos veículos quer pelo tipo de carga.

3.6. O Comité nota, além disso, a inexistência de referência à análise custo/benefícios, a qual considera necessária para uma melhor avaliação dos resultados que esta proposta é susceptível de gerar. Se considerarmos, em especial, as duas classes II e III, os custos das estruturas e da mão de obra necessária não condizem com os resultados esperados.

### 4. Observações na especialidade

4.1. Quanto à subdivisão da categoria N<sub>1</sub>, descrita em pormenor no ponto 3.3, o Comité considera que ela não coloca problemas particulares em relação à classe I, visto que este tipo de veículos deriva directamente dos automóveis particulares, os quais já são submetidos a ensaios sobre bancos de rolos, pelo que a aplicação da proposta a esta classe não suscita quaisquer problemas.

4.2. O mesmo já não se pode dizer em relação à classe II e, mais particularmente, à classe III, relativamente às quais se colocam sérios problemas.

4.3. Trata-se, na verdade, de veículos produzidos por empresas que fabricam veículos pesados, cujos sistemas de propulsão estão sujeitos a outros tipos de ensaios (Directiva 88/77/CEE e ulteriores modificações). A extensão das disposições «automóveis particulares» prevista pela proposta de directiva em exame corresponderia à duplicação dos métodos de ensaio.

4.4. A proposta de directiva prevê excluir a carga útil do método de ensaio, se bem que na exposição de motivos (ponto 2. Influência da carga) se afirme que «a carga tem um impacto significativo no consumo do combustível e nas emissões de CO<sub>2</sub> reais». A razão desta exclusão seria a presença de «um grande número de versões diferentes», que acarretaria um aumento dos ensaios e correspondentes custos (ver ponto 3.4).

4.5. Além disso, está previsto que os pequenos fabricantes fiquem isentos de ensaios (ver ponto 3.3). O Comité compreende e aprova que a Comissão se preocupe com as implicações para as PME das medidas propostas. Porém, é necessário evitar que aquela isenção seja utilizada para retirar eficácia às disposições previstas na proposta.

4.6. O CES privilegia esta solução, que se insere na orientação mais vasta de apoio às pequenas e médias empresas europeias, e sugere que os organismos públicos competentes e responsáveis pelos de homologação ponham à disposição das empresas que têm uma produção anual não superior a 2 000 unidades os equipamentos técnicos de homologação (bancos dinamométricos) a custos pouco elevados.

Bruxelas, 20 de Março de 2002.

## 5. Conclusões

5.1. Pelas razões atrás expostas, o Comité concorda que se apliquem à classe I as disposições previstas na proposta, mas solicita à Comissão que lhe dê mais informações sobre a sua aplicação aos veículos das classes II e III, para os quais parece ser mais realista uma isenção. Por isso, parece desejável que se dilatem os prazos para a aplicação das novas homologações, isto é a partir de 1 de Outubro de 2005 em vez de 1 de Julho de 2003. Tal permitiria a entrada em vigor simultânea desta directiva e das normas de emissão mais restritivas, as chamadas EURO 4.

O Presidente

do Comité Económico e Social

Göke FRERICHS

---

### **Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho de 18 de Janeiro de 1993 relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade»**

(COM(2001) 335 final — 2001/0140 (COD))

(2002/C 125/03)

Em 12 de Julho de 2001, o Conselho decidiu, nos termos do n.º 2 do artigo 80.º do Tratado que estabelece a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

A Secção de Transportes, Energia, Infra-estruturas e Sociedade da Informação, incumbida da preparação dos trabalhos correspondentes, emitiu parecer em 26 de Fevereiro de 2002 (relator: B. Tosch).

Na 389.ª reunião plenária de 20 e 21 de Março de 2002 (sessão de 20 de Março), o Comité Económico e Social adoptou por unanimidade o seguinte parecer.

## 1. Introdução

1.1. A proposta em apreço visa rever a gestão das faixas horárias e, ao mesmo tempo, reflectir sobre as questões do controlo de tráfego aéreo, das operações e capacidade aeroportuárias, em associação com os actuais objectivos ambientais, para permitir procedimentos justos e transparentes com vista a proteger e incentivar a indústria e os utentes e arbitrar em matéria de congestionamento.

1.2. Presta esclarecimentos sobre a definição de direitos de faixas horárias, estatuto de aeroportos, gestão de novos operadores, coordenação, conciliação e, por último, cumprimento das normas.

1.3. A proposta tem por objectivo encontrar e manter o justo equilíbrio entre as transportadoras aéreas e o desenvolvimento de uma rede competitiva dentro da UE e com países terceiros.