



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 9.12.2002
COM(2002) 693 final

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO
EUROPEU**

**Aplicação da estratégia comunitária de redução das emissões de CO₂ dos veículos
automóveis:
Terceiro relatório anual sobre a eficácia da estratégia
(Ano 2001)**

{SEC(2002) 1338}

I. INTRODUÇÃO

A Comissão está em pleno processo de implementação da estratégia comunitária para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos de passageiros e melhorar a economia de combustível^{1,2}. Essa estratégia assenta em grandes três pilares³:

- (1) Compromissos assumidos pela indústria automóvel para melhorar a economia de combustível com vista a atingir emissões específicas⁴ médias de CO₂ para os veículos de passageiros novos de 140 g de CO₂/km até 2008/9.
- (2) Rotulagem dos veículos automóveis⁵ em matéria de economia de combustível com vista a assegurar a informação dos consumidores sobre a economia de combustível e as emissões de CO₂ dos veículos de passageiros novos, introduzidos no mercado para venda ou locação financeira na Comunidade e permitir uma escolha esclarecida por parte dos consumidores.
- (3) Promoção da eficiência dos combustíveis para automóveis através da criação de medidas fiscais.

O relatório anual da Comissão sobre a eficácia da estratégia dá, igualmente, cumprimento à obrigação de comunicação constante do artigo 9º da Decisão 1753/2000/CE⁶. Além disso, este terceiro relatório, referente ao período de 1995 a 2001, cumpre o estabelecido no artigo 7º da mesma decisão, que impõe a apresentação de um relatório, o mais tardar até 31 de Dezembro de 2002, sobre o funcionamento do regime de vigilância instituído pela referida decisão.

A Comissão acredita que este tipo de relatório consolidado permitirá a todas as partes interessadas o acompanhamento da execução da estratégia Comunidade da forma mais eficiente possível⁷.

II. APRECIACÃO GLOBAL

No conjunto da Comunidade, tomando em consideração todas as medidas, incluindo as de âmbito nacional, as emissões específicas médias de CO₂ para os veículos de passageiros no período de 1995 a 2001 sofreram uma redução de 186 g de CO₂/km para cerca de 167 – 170 g de CO₂/km⁸. A estratégia comunitária de redução das emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros e de melhoria da economia de combustível tem por objectivo atingir um valor

¹ COM (95)689 final.

² Conclusões do Conselho de 25.6.1996.

³ Estes pilares são completados por actividades de investigação.

⁴ O termo "específicas" é retirado do título da Decisão 1753/2000/CE e é utilizado para indicar que as emissões de CO₂ são expressas em gramas por quilómetro.

⁵ Directiva 1999/94/CE relativa às informações sobre a economia de combustível e as emissões de CO₂ disponíveis para o consumidor na comercialização de automóveis novos de passageiros.

⁶ Decisão 1753/2000/CE do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um regime de vigilância das emissões específicas médias de CO₂ de automóveis novos de passageiros.

⁷ As informações relativas à estratégia comunitária podem também ser consultadas no sítio Internet: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

⁸ O intervalo toma em linha de conta todas as potenciais incógnitas conhecidas. O limite inferior baseia-se nos dados fornecidos pelas associações, incluindo todas as correcções introduzidas pelas mesmas, e o limite superior corresponde aos dados fornecidos pelos Estados-Membros, sem correcção. O limite superior será corrigido assim que se alcance um consenso quanto ao factor de correcção adequado.

médio de emissões de CO₂ para os automóveis de passageiros novos registados na UE de 120 g de CO₂/km até 2005 e, o mais tardar, em 2010. É pouco provável que o objectivo da Comunidade de 120 g de CO₂/km venha a ser atingido já em 2005. Contudo, é realista esperar que esse objectivo venha a ser cumprido até 2010, se para tanto forem adoptadas as medidas necessárias e empreendidos todos os esforços.

III. PROGRESSOS ALCANÇADOS NO QUE SE REFERE AOS COMPROMISSOS ASSUMIDOS PELA INDÚSTRIA AUTOMÓVEL

Foram concluídos compromissos com as indústrias automóveis europeia (Associação dos Construtores Europeus de Automóveis – ACEA⁹)¹⁰ japonesa (Associação dos Construtores Japoneses de Automóveis - JAMA¹¹) e coreana (Associação dos Construtores Coreanos de Automóveis - KAMA¹²)¹³. No quadro 1 figura uma lista completa dos mais importantes fabricantes/empresas subsidiárias/marcas, agrupados segundo as respectivas associações, para efeitos de apuramento dos valores de observação constantes do presente relatório.

ACEA	ALFA ROMEO, ALPINA, ASTON MARTIN, AUDI, BAYERISCHE MOTOREN WERKE, BENTLEY, CADILLAC, CHEVROLET, CHRYSLER, CITROEN, DAIMLER, FERRARI, FIAT, FORD, GENERAL MOTORS JAGUAR, JEEP, LAMBORGHINI, LANCIA-AUTOBIANCHI, LAND-ROVER, MASERATI, MATRA, MCC (SMART), MERCEDES-BENZ, MG*, MINI, OPEL, PEUGEOT, PORSCHE, RENAULT, ROLLS-ROYCE, ROVER*, SAAB, SEAT, SKODA, VAUXHALL, VOLKSWAGEN, VOLVO
JAMA	DAIHATSU, HONDA, ISUZU, LEXUS, MAZDA, MITSUBISHI, NISSAN, SUBARU, SUZUKI, TOYOTA
KAMA	DAEWOO, HYUNDAI, KIA, SSANGYONG

* Note-se que a Rover, incluindo a MG, embora não seja já formalmente membro da ACEA, foi incorporada nos valores da ACEA para 2001

Quadro 1: Lista dos mais importantes fabricantes/empresas subsidiárias/marcas, agrupados segundo as respectivas associações para efeitos de apuramento dos valores de observação constantes do presente relatório.

Os três compromissos constituem esforços equivalentes e apresentam as seguintes características principais:

- (1) Objectivo em matéria de emissões de CO₂: todos os compromissos incluem o mesmo objectivo quantificado para as emissões de CO₂ no que diz respeito à média específica

⁹ Fabricantes europeus de automóveis membros da ACEA: BMW AG, DaimlerChrysler AG, Fiat S.p.A., Ford of Europe Inc., General Motors Europe AG, Dr. Ing. H.c.F. Porsche AG, PSA Peugeot Citroën, Renault SA, Volkswagen AG.

¹⁰ COM (98) 495 final.

¹¹ Fabricantes japoneses de automóveis membros da JAMA: Daihatsu, Fuji Heavy Industries (Subaru), Honda, Isuzu, Mazda, Nissan, Mitsubishi, Suzuki, Toyota.

¹² Fabricantes coreanos de automóveis membros da KAMA: Daewoo Motor Co. Ltd., Hyundai Motor Company, Kia Motors Corporation.

¹³ COM (99) 446 final.

dos veículos de passageiros novos comercializados na União Europeia, ou seja, 140 g de CO₂/km (a atingir até 2009 pela JAMA e pela KAMA, e até 2008 pela ACEA).

- (2) Meios para alcançar este objectivo: a ACEA, a JAMA e a KAMA comprometem-se a atingir o objectivo de redução das emissões de CO₂, sobretudo mediante progressos tecnológicos e alterações de mercado conexas.

Além disso, são estabelecidas “escalas de objectivos estimados” para a média das emissões de CO₂ dos veículos automóveis novos para 2003/2004¹⁴. Finalmente, todas as associações se comprometeram a analisar em 2003 (ACEA e JAMA) ou 2004 (KAMA) o potencial de uma redução adicional de CO₂, *"com vista a avançar para o objectivo comunitário de 120 g de CO₂/km até 2012"*.

Os compromissos estão subordinados a um sistema de vigilância exaustivo e transparente¹⁵. Para o efeito, são anualmente elaborados e acordados com cada uma das associações “relatórios conjuntos”, que constam do anexo à presente comunicação como documentos SEC. Em virtude de o sistema oficial de monitorização das emissões de CO₂ da UE não se encontrar plenamente operacional em 2002¹⁶, os dados subjacentes foram fornecidos pelas respectivas associações, como em anos anteriores. As fontes de informação das associações são consideradas fidedignas.

As principais conclusões relativamente ao período de referência compreendido entre 1995 e 2001 são as seguintes:

- No ano passado, todas as associações reduziram as emissões médias específicas de CO₂ provenientes dos veículos por elas fabricados e colocados no mercado da UE (a ACEA em cerca de 2,5%, a JAMA em cerca de 2,2% e a KAMA em cerca de 2,6%¹⁷). As melhorias dos veículos de passageiros com motores a gasóleo, em termos de eficiência do combustível, são significativamente maiores do que as dos veículos a gasolina (ver Quadro 2).
- A ACEA apresenta progressos consideráveis, e a JAMA, progressos satisfatórios. Pode considerar-se que ambas estão no bom caminho (ver Figura 1). A ACEA alcançou, ainda no ano 2000, o escalão intermédio estimado como objectivo para 2003, encontrando-se agora no extremo inferior do referido escalão. Quanto à

¹⁴ Para a ACEA 165 – 170 g de CO₂/km em 2003; para a JAMA 165 – 175 g de CO₂ /km em 2003; para a KAMA 165 – 170 g de CO₂/km em 2004.

¹⁵ A transparência dos valores apresentados para o ano 2001 é, de algum modo, prejudicada pelo facto de as associações e a Comissão não terem conseguido ainda acordar no “factor de correcção” a utilizar em função da recente alteração dos procedimentos de ensaio. O compromisso especifica que as emissões de CO₂ dos veículos novos serão medidas nos termos da Directiva 93/116/CE, que serviu de base à fixação dos objectivos futuros e à resenha histórica de dados de avaliação constantes do presente relatório. Após a celebração dos compromissos, o método obrigatório de medição das emissões de CO₂ foi revisto pela Directiva 99/100/CE. Uma das mudanças de princípio (a introduzir no período entre 2000 e 2003 para os veículos M1) prende-se com o ciclo de condução – a eliminação, no procedimento de ensaio, dos primeiros 40 segundos em marcha lenta sem carga. Por norma, tal alteração do procedimento de ensaio determina um aumento das leituras do valor das emissões de CO₂. É, pois, necessário aplicar um factor de correcção aos resultados da medição das emissões de CO₂ dos referidos veículos para os fazer corresponder, aproximadamente, aos que derivariam do procedimento constante da Directiva 93/116/CE.

¹⁶ O artigo 8º da Decisão 1753/2000/CE estabelece que, a partir de 2003, o sistema de monitorização servirá de base às obrigações voluntárias acordadas entre a Comissão e a indústria automóvel.

¹⁷ Todas as percentagens baseadas nos dados corrigidos pelas associações. Os números finais serão ligeiramente mais baixos.

JAMA, se mantiver a taxa média de redução que conseguiu no ano 2001, estará em condições de, pelo menos, cumprir o objectivo intermédio para 2003, de 175 g/km.

- Os progressos realizados pela KAMA não são satisfatórios, apesar de ter conseguido em 2001 a maior redução até à data. Existe um sério risco de esta associação não atingir o seu objectivo intermédio para 2004. Isto poderia pôr em perigo a estratégia no seu todo¹⁸. A KAMA atribui a escassez dos seus progressos, essencialmente, à situação económica da indústria automóvel coreana, incluindo o processo de reestruturação em curso. Alega, igualmente, que se encontrava à partida num patamar de desenvolvimento tecnológico muito inferior, necessitando por isso de mais tempo para alcançar taxas de redução mais elevadas. No entanto, no ano passado, pelo menos parte da indústria automóvel apresentou bom rendimento, a economia coreana está a recuperar rapidamente e a reestruturação desta indústria está a conduzi-la a uma situação de maior estabilidade. Por conseguinte, a Comissão espera que a KAMA recupere o seu atraso nos próximos anos. A KAMA reiterou o seu compromisso nesse sentido.
- Para alcançar o objectivo final de 140 g/km, são necessários esforços complementares, devendo ser aumentada a taxa de redução anual das três associações. Em média, a taxa de redução deve rondar os 2%, ou cerca de 4 g/km por ano. No período compreendido entre 1995 e 2001, a ACEA registou, em média, uma redução de cerca de 1,9% por ano, a JAMA 1,5% por ano e a KAMA 0,9% por ano¹⁹. Contudo, estava previsto desde o início do processo um incremento das taxas médias de redução após os primeiros anos.

Em 30 de Abril de 2002, a ACEA informou a Comissão de que o fabricante Rover - inicialmente abrangido pelo compromisso enquanto parte da BMW - deixou de ser membro da ACEA. Em 1995, o ano de referência do compromisso, a Rover vendeu cerca de 300 000 automóveis de passageiros na UE, mas as vendas sofreram uma quebra ao longo do tempo, tendo-se cifrado em cerca de 130 000 unidades em 2001. Dado que se trata da primeira vez que ocorre uma mudança na composição das associações após a conclusão dos compromissos, os serviços da Comissão estão a proceder a um análise aturada do caso, dos pontos de vista jurídico e da concorrência. A Comissão envidará todos os esforços para garantir que as mudanças na composição das associações não afectem a integridade dos compromissos nem a igualdade das condições de concorrência. Os valores apresentados na presente comunicação ainda incluem a Rover.

¹⁸ Convém recordar que o Conselho convidou a Comissão "...a submeter-lhe propostas de imediato, incluindo propostas legislativas, no caso de se tornar evidente, com base na fiscalização e depois de consultadas as associações, que uma ou mais de entre elas não está a cumprir os compromissos assumidos" (Conclusões do Conselho Ambiente de Outubro de 1999)

¹⁹ Percentagens baseadas nos dados corrigidos pelas associações. Os números finais serão ligeiramente mais baixos.

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000 (3)	2001 (4)	Variação 95/01 (4)
	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	(%)
Gasolina	188	186	183	182	180	177	172/174	-8,5/-7,4
Gasóleo	176	174	172	167	161	157	153/154	-13,1/-12,5
Todos os combustíveis (1)	185	183	180	178	174	169	164/166	-11,4/-10,3
JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000 (3)	2001 (4)	Variação 95/01 (4)
	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	(%)
Gasolina	191	187	184	184	181	177	175	-8,4
Gasóleo	239	235	222	221	221	213	200	-16,3
Todos os combustíveis (1)	196	193	188	189	187	183	179	-8,7
KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000 (3)	2001 (4)	Variação 95/01 (4)
	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	(%)
Gasolina	195	197	201	198	189	185	179/180	-8,2/-7,7
Gasóleo	309	274	246	248	253	245	234/236	-24,3/-23,6
Todos os combustíveis (1)	197	199	203	202	194	191	186/188	-5,6/-4,6
UE-15 (2)	1995	1996	1997	1998	1999	2000 (3)	2001 (4)	Variação 95/01 (4)
	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	(%)
Gasolina	189	186	184	182	180	178	173/174	-8,3/-7,8
Gasóleo	179	178	175	171	165	163	156/157	-12,7/-12,2
Todos os combustíveis (1)	186	184	182	180	176	172	167/168	-10,4/-9,9

Quadro 2: Emissões específicas médias de CO₂ dos veículos de passageiros novos por tipo de combustível, por associação e na União Europeia

(1) Veículos com motores a gasolina e com motores a gasóleo exclusivamente. Os outros combustíveis e os veículos não identificados estatisticamente não devem afectar estas médias de forma significativa.

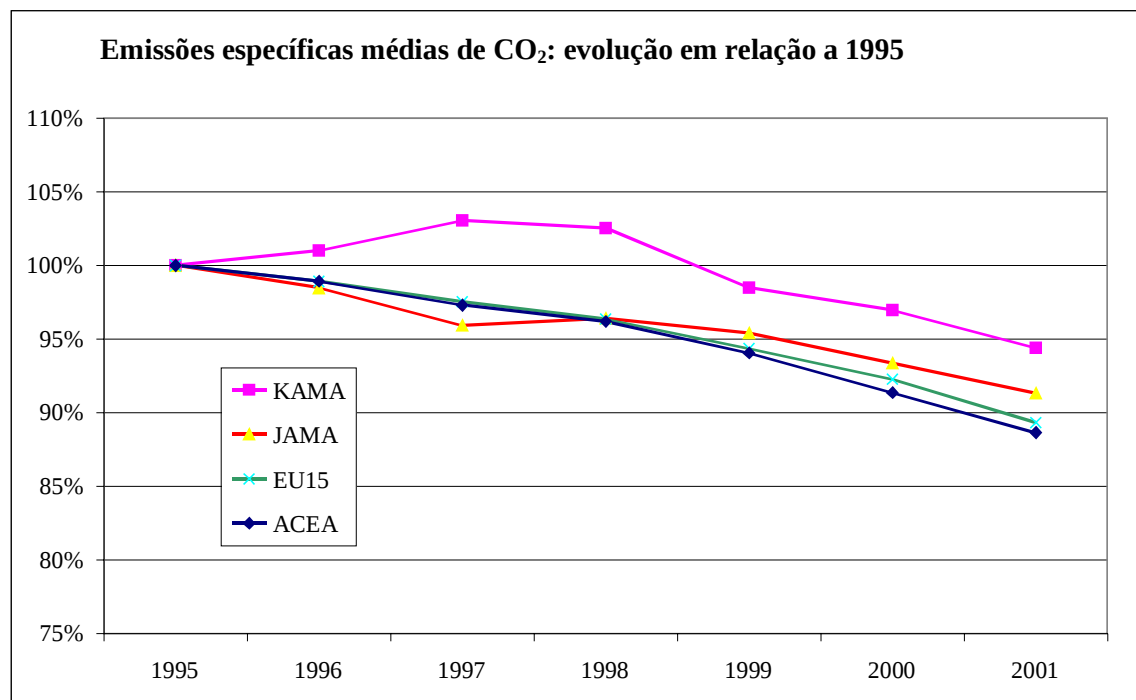
(2) Os veículos de passageiros novos colocados no mercado da UE pelos fabricantes e não abrangidos pelo compromisso não deverão influenciar a média da UE de forma significativa.

(3) Valores não corrigidos em função da alteração do ciclo de ensaio.

(4) O primeiro valor corresponde aos dados fornecidos pela associação. O segundo é um valor não corrigido²⁰. As percentagens foram calculadas com base nos números inteiros de CO₂.

²⁰ Em Dezembro de 1999, a Comissão encomendou à TNO um estudo destinado a dispor de um parecer pericial independente sobre o factor de correcção. A ACEA e a JAMA forneceram dados de ensaios (que, contudo, não são representativos das frotas vendidas pelas associações no mercado da UE, uma vez que os dados fornecidos eram todos respeitantes a veículos de grandes dimensões, que revelam maior sensibilidade à alteração do ciclo de condução em ensaio) e a TNO acrescentou-lhes dados por ela apurados. Com base nesse conjunto de dados, e tendo em conta com as observações da associação sobre a representatividade dos dados, a TNO calculou o factor de correcção, recorrendo a métodos estatísticos consagrados. Contudo, as associações não concordam com o factor de correcção encontrado.

Convém salientar que os valores de CO₂ apresentados no presente relatório acusam o efeito de todas as medidas adoptadas na Comunidade em matéria de CO₂. O artigo 10º da Decisão 1753/2000/CE obriga a Comissão a apresentar ao Conselho e ao Parlamento Europeu, em 2003/4 e 2008/9, um relatório sobre as reduções obtidas através de medidas técnicas e outras. Em 2002, a Comissão abriu concurso para a celebração de um contrato de prestação de serviços com vista à realização de um estudo mais detalhado da questão.

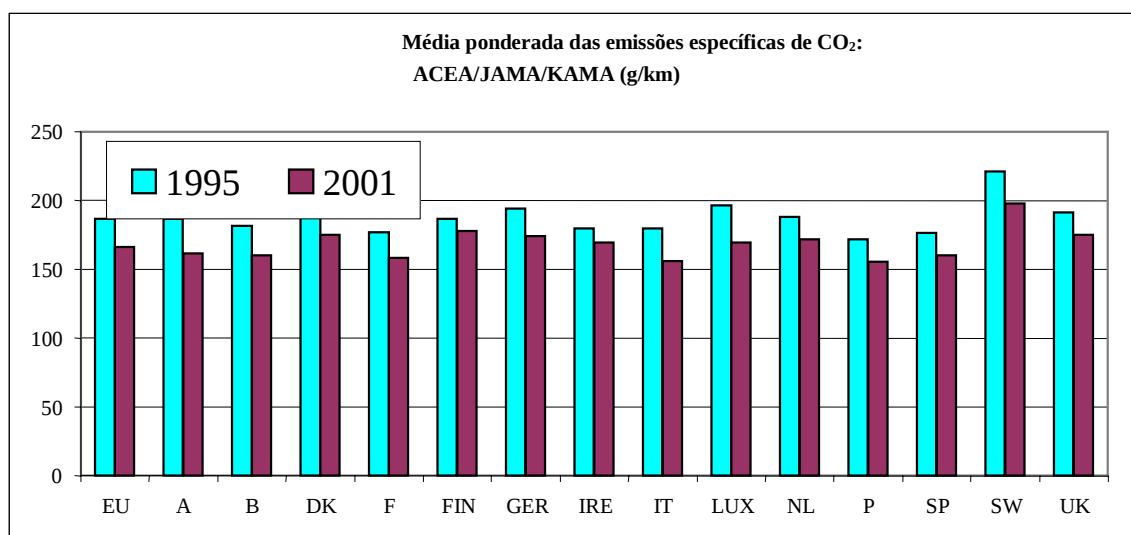


Dados fornecidos e corrigidos pelas associações

Figura 1: Emissões específicas médias de CO₂ dos veículos de passageiros novos relacionadas com o valor de 1995, por associação e na União Europeia

Consequentemente, não foi possível aplicar um factor de correcção convencional aos dados de 2000 e 2001. As estimativas do efeito da mudança do ciclo variam entre 0,7% (estimativa da Comissão baseada em parecer pericial) e 1,2% (ACEA). Contudo, o "factor de correcção" efectivamente aplicado não pode ser especificado com rigor, por se ignorar a fracção correspondente a automóveis de passageiros nos ensaios com o novo ciclo. A ACEA e a KAMA forneceram valores referentes a 2001 corrigidos. A ACEA explicou ter partido do pressuposto que, em 2001, pelo menos 90% da totalidade dos automóveis com menos de 2500 kg de peso terão sido ensaiados de acordo com o novo ciclo. Sendo 90% de um factor de correcção de 1,2 igual a 1%, instruiu a AAA para subtrair 1% aos dados referentes a 2001 dos veículos M1 com peso até 2500 kg. No caso da KAMA, foi apurado o número exacto dos veículos ensaiados de acordo com o novo procedimento, segundo a própria KAMA. Seguidamente, aplicou-se a esses veículos um factor de correcção de 1%. A JAMA não aplicou qualquer factor de correcção. Nos relatórios conjuntos da ACEA e da KAMA, a Comissão afirma não poder concordar com o ajustamento efectuado, porque o factor de correcção deveria ser de 0,7% e não de 1,2% (ou de 1,0%, no caso da KAMA) e o número exacto de veículos ensaiados de acordo com o novo procedimento deveria ser conhecido. A Comissão entende que o valor das emissões de CO₂ dos automóveis novos registados deveria ser reduzido mediante a aplicação de um factor de correcção convencional apropriado, e que essa operação deve ter início no próximo ano. Até existir acordo, não deverá proceder-se a qualquer correcção. Em Julho de 2002, chegou-se a um acordo, ao nível do grupo de supervisão, quanto à urgência de se encontrar uma solução. Cabe notar que o efeito das diferenças entre factores de correcção foi em 2001 reduzido.

As emissões médias de CO₂ dos veículos de passageiros novos diminuíram em 2001 em todos os Estados-Membros em relação a 1995 e aos anos posteriores (ver Gráfico 2). Porém, é conveniente salientar que em alguns Estados-Membros aumentaram as emissões específicas de CO₂ de determinadas associações. Por exemplo, na França, Alemanha, Irlanda, Portugal e Suécia, verificou-se um aumento das emissões de CO₂ da KAMA. Esta alteração não contraria os compromissos. No entanto, demonstra que as tendências das associações individuais em alguns Estados-Membros podem diferir de modo significativo.



Dados fornecidos e corrigidos pelas associações

Figura 2: Emissões específicas médias de CO₂ dos veículos de passageiros novos na UE e nos Estados-Membros, em 1995 e 2001 (médias ponderadas baseadas nos dados referentes aos veículos a gasóleo e a gasolina fornecidos pelas três associações)²¹

Todas as associações aumentaram a percentagem de veículos com motor a gasóleo das suas frotas dentro do período de referência (ver Quadro 3). O aumento da quota do gasóleo estava previsto para o curto prazo. Quanto ao objectivo para 2008/9, ficou estabelecido que as associações não o atingiriam pelo simples aumento da quota do gasóleo, mas sim, e fundamentalmente, mediante progressos tecnológicos e alterações de mercado a elas associadas.²² A este respeito, importa notar que o Conselho convidou a Comissão “...a continuar a envidar esforços para reduzir significativamente as emissões de nanopartículas e, nomeadamente, elaborar um novo método de medição para os veículos particulares, os veículos utilitários ligeiros e os veículos pesados, tendo em conta os resultados dos estudos recentemente efectuados sobre os efeitos das emissões de nanopartículas em termos de saúde”²³ e que a ACEA exprimiu recentemente dúvidas quanto à introdução da tecnologia de injeção directa nos motores a gasolina. Havia a expectativa de que tal tecnologia viesse a quebrar a forte tendência para os veículos de passageiros com motores a gasóleo.

²¹ A coluna "UE" não inclui os dados relativos à Grécia e Finlândia, considerados insuficientes.

²² Os três relatórios conjuntos não desenvolvem esta complexa questão das alterações de mercado.

²³ Conclusões do Conselho Ambiente de 18/19.12.2000

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Variação '95-01' (2)
Gasolina	73,4%	72,9%	73,1%	70,3%	65,8%	60,9%	58,2%	-15,2%
Gasóleo	24,0%	24,3%	24,3%	27,0%	31,0%	35,8%	39,4%	15,3%
Todos os combustíveis	10 241 651	10 811 011	11 226 009	11 935 533	12 518 260	12 217 744	12 552 498	22,6%
JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Variação '95-01' (2)
Gasolina	82,1%	82,1%	83,2%	81,6%	80,4%	80,8%	79,1%	-3,0%
Gasóleo	9,5%	10,4%	11,2%	13,1%	14,9%	16,5%	17,4%	7,9%
Todos os combustíveis	1 233 975	1 342 144	1 510 818	1 666 816	1 716 048	1 667 987	1 520 643	23,2%
KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Variação '95-01' (2)
Gasolina	87,9%	87,6%	89,2%	85,9%	81,9%	80,9%	85,2%	-2,7%
Gasóleo	1,6%	1,8%	2,3%	6,1%	7,4%	8,3%	13,9%	12,3%
Todos os combustíveis	169 060	236 454	275 453	373 230	463 724	491 244	396 792	134,7%
UE-15 (1)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Variação '95-01' (2)
Gasolina	74,5%	74,2%	74,6%	72,1%	68,0%	63,9%	61,2%	-13,4%
Gasóleo	22,2%	22,4%	22,3%	24,7%	28,4%	32,6%	36,4%	14,2%
Todos os combustíveis (3)	11 644 686	12 389 609	13 012 280	13 975 579	14 698 032	14 376 975	14 469 933	24,3%

(1) Os veículos de passageiros novos colocados no mercado da UE pelos fabricantes e não abrangidos pelo compromisso não influenciam os valores de forma significativa.

(2) A variação registada no período de 1995 a 2001 para os veículos com motores a gasolina e motores a gasóleo representa a variação da percentagem absoluta de cada tipo de combustível no total das matrículas. A variação do total de veículos corresponde ao aumento ou diminuição do número absoluto de novas matrículas. A variação do total de veículos representa o aumento de novas matrículas na UE-15 no período considerado.

(3) Os totais incluem veículos não identificados estatisticamente e veículos que consomem outros tipos de combustível.

Quadro 3: Tendências na composição da frota de cada uma das associações e na UE

Conforme se mencionou já, todas as associações declararam nos respectivos compromissos que irão alcançar o objectivo final, fundamentalmente, através de progressos tecnológicos e de alterações de mercado associadas aos mesmos. Na realidade, os progressos tecnológicos têm contribuído para as reduções conseguidas até à data (sobretudo a introdução de motores a gasóleo de injeção directa (HDI) e, em menor grau, de motores a gasolina de injeção directa (GDI), da transmissão continuamente variável (CVT) e de “automóveis mini”, veículos de propulsão alternativa (AFV) e veículos de propulsão dupla (DFV). Desde o ano 2000, a ACEA e, em menor escala, a JAMA introduziram no mercado veículos de passageiros com emissões iguais ou inferiores a 120 g de CO₂/km (cumprindo um dos compromissos). Em

2001, a ACEA vendeu mais de 305 000 desses veículos (quase o dobro das vendas do ano 2000) e a JAMA cerca de 5 600. A KAMA não lançou ainda no mercado modelos deste tipo.

No que respeita aos pressupostos subjacentes aos compromissos, as associações chamaram a atenção, nos relatórios conjuntos, para uma multiplicidade de questões, como, por exemplo, qualidade dos combustíveis^{24,25}, a distorção da concorrência²⁶, a promoção de tecnologias de elevada eficiência de combustível²⁷, a Directiva relativa aos veículos em fim de vida (ELV)²⁸, novas medidas regulamentares²⁹, medidas fiscais³⁰ (pormenores no Quadro 4).

Verificam-se algumas divergências na interpretação do texto dos compromissos. Isto deve-se, em parte, a diferenças de concepção do papel dos compromissos no "enquadramento político" da estratégia comunitária. Para além dos compromissos, a estratégia integral, conforme se referiu já, dois outros pilares: informação ao consumidor e tributação – medidas que visam influenciar a procura. A conjugação dos três pilares tem por fim a realização do objectivo comunitário de 120 g de CO₂/km em 2005 ou, o mais tardar, 2010. Os compromissos incidem fortemente em medidas técnicas e alterações de mercado a elas associadas³¹, que se supõe poderem reduzir as emissões médias para 140 g de CO₂/km, dando margem para medidas no lado da procura, dirigidas ao consumidor final, necessárias ao cumprimento do objectivo comunitário de 120 g de CO₂/km. As associações aceitaram a vertente da informação ao consumidor, mas esperavam que não se recorresse ao pilar fiscal³² ou, pelo menos, que se

²⁴ As associações assumiram os seus compromissos com base nos requisitos de qualidade dos combustíveis definidos na Directiva 98/70/CEE, embora mantenham a expectativa de uma possível futura introdução de combustíveis de melhor qualidade no mercado. Neste contexto, as associações esperam que determinados tipos de gasolina (por exemplo, Super-Plus 98 octanas) e de combustível Plus para motores a gasóleo, com teor máximo de enxofre de 30 ppm, sejam fornecidos, em 2000, em todo o mercado comunitário, em quantidade e com cobertura geográfica suficientes. Em 2005, prevê-se a total disponibilidade de combustíveis, para o conjunto do mercado da UE, capazes de corresponderem aos seguintes requisitos: gasolina com teores máximos de enxofre de 30 ppm e de compostos aromáticos de 30% e gasóleo com teor máximo de enxofre de 30 ppm e índice de cetano mínimo de 58.

²⁵ Ver COM(2001)241 final, de 11.5.2001, que afirma, *inter alia*, que "...O impacto desses combustíveis em relação à consecução da meta de 140 g de CO₂/km será, pois, tido em conta no mecanismo conjunto de vigilância. A disponibilização de combustíveis sem enxofre, em resultado da presente directiva, proporcionará também uma base para a Comissão, juntamente com os fabricantes de automóveis, estudar novos compromissos visando a meta comunitária de 120 g/km para a emissão média de CO₂ na frota de veículos novos, quando os actuais compromissos ambientais com os fabricantes forem revistos em 2003".

²⁶ O compromisso da ACEA assenta no pressuposto que "...a Comunidade envidará todos os esforços no sentido de conseguir que outros países produtores de automóveis, nomeadamente o Japão, os EUA e a Coreia, empreendam esforços equivalentes de redução das respectivas emissões de CO₂, em conformidade com o espírito do Protocolo de Quioto, assegurando assim que a indústria automóvel europeia não seja colocada numa situação de desvantagem competitiva nos mercados mundiais devido aos compromissos de redução de CO₂ na Europa."

²⁷ Os compromissos assentam no "... pressuposto da inexistência de entraves à difusão no mercado dessas e outras tecnologias automóveis eficientes em matéria de CO₂".

²⁸ Directiva 2000/53/CE.

²⁹ O compromisso estabelece que "... O impacto nas emissões de CO₂ de novas medidas regulamentares..." tem de ser acompanhado.

³⁰ Os compromissos têm como pressuposto constituírem "...um substituto completo e suficiente de todas as medidas regulamentares destinadas a limitar o consumo de combustível ou as emissões de CO₂ e de quaisquer medidas fiscais adicionais na realização dos objectivos relativos ao CO₂..." dos compromissos. As eventuais medidas fiscais, incluindo o seu valor acrescentado para os compromissos, serão tomadas em consideração no procedimento de fiscalização, e os seus potenciais efeitos serão avaliados de boa fé. Além da preocupação mencionada no Quadro 4, a ACEA considera as medidas fiscais potencialmente contrárias a uma difusão sem entraves da tecnologia eficiente em matéria de CO₂.

³¹ "...Estes objectivos serão realizados principalmente através de avanços tecnológicos que afectam diferentes características dos automóveis e de mudanças no mercado ligadas a esses avanços..."

³² Em 2 de Outubro de 1998 o Presidente da ACEA escreveu à Comissão, dizendo que a "...a comunicação adoptada pela Comissão em Julho constitui uma análise correcta do compromisso da ACEA. Desejo, todavia, reiterar que, embora não questionemos o direito da Comunidade e dos seus Estados-Membros a exercerem as suas prerrogativas no domínio da política fiscal, o compromisso não implica uma anuência, por parte da ACEA, à adopção pela Comunidade ou pelos seus Estados-Membros, de medidas fiscais no domínio da tributação dos automóveis que tenham o efeito de alterar a estrutura do mercado. Tão pouco considera a ACEA relevante o uso do referido instrumento à luz da ambiciosa meta de

aguardassem os resultados da revisão dos compromissos de 2003 antes de reequacionar a questão³³.

Independentemente das medidas fiscais, a revisão de 2003 (2004 no caso da KAMA) será da maior importância para o futuro desenvolvimento da estratégia comunitária. De acordo com o texto dos compromissos, e com as recomendações da Comissão, em 2003 a ACEA e a JAMA "... analisarão o potencial de uma redução adicional de CO₂, com vista a avançar para o objectivo comunitário de 120 g de CO₂/km em 2012." A Comissão propôs às associações em Julho de 2002 que se procedesse à discussão de um programa de revisão, por exemplo, o calendário e os procedimentos. A Comissão entende que o trabalho relativo aos diferentes elementos da revisão requer preparação e planeamento numa fase precoce.

Por fim, e independentemente do resultado da revisão supramencionada, nos anos de referência 2003 e 2004 proceder-se-á à comparação das médias neles verificadas com as respectivas "escalas de objectivos estimados"³⁴. A Comunicação dos anos referidos debruçar-se-á também, pela primeira vez, sobre o preceituado no artigo 10º da Decisão 1753/2000³⁵.

CO₂ proposta. Tais iniciativas poderiam ter graves reflexos na competitividade da indústria e no emprego no sector, enquanto as acções ao nível dos Estados-Membros podem ter graves repercussões no mercado interno". A Comissão apresentou a carta ao Conselho na sua reunião de 6.10.1998.

³³ Em 8 de Junho de 2000, o Presidente da ACEA reagiu aos trabalhos sobre medidas fiscais lançados pela Comissão no ano 2000. Em carta à Comissão, reiterava a preocupação da ACEA de que "...medidas fiscais que tenham o efeito de alterar a estrutura do mercado serão contraproducentes..." e observava que a Comissão "...aparentemente esquecendo que, após uma longa negociação, aprovou o compromisso da ACEA que estabelece que em '2003 a ACEA analisará o potencial de reduções adicionais de CO₂ com vista a avançar para o objectivo comunitário de 120 g/km em 2012'..."

³⁴ Para a ACEA, 165 – 170 g de CO₂/km em 2003; para a JAMA 165 – 175 g de CO₂/km em 2003; para a KAMA 165 – 170 g de CO₂/km em 2004.

³⁵ "Os relatórios sobre os anos de referência intermédios e os anos de referência finais (10) determinarão se as reduções se devem a medidas técnicas tomadas pelos fabricantes ou a outros factores, tais como mudanças no comportamento dos consumidores". Os relatórios conjuntos não desenvolvem esta questão.

Questão	Levan-tada por	Dados relativos à notificação	Observações da Comissão
Combustíveis viabilizadores	ACEA JAMA KAMA	Preocupação dado que a total disponibilidade no mercado de combustíveis com qualidade suficiente para viabilizar a aplicação de tecnologias é indispensável para que a indústria cumpra o seu compromisso em matéria de CO ₂ .	A proposta "combustíveis sem enxofre" (COM(2001)241 final), deverá assegurar a disponibilidade em todo o mercado comunitário, e em quantidade suficiente, dos combustíveis necessários a partir de 2005. O prazo para a disponibilidade total obrigatória é 2009 para a gasolina e o gasóleo, sujeito a um processo de reavaliação no caso do gasóleo. A Comissão chama a atenção para o facto de o fornecimento de combustíveis de 10 ppm superar em muito as expectativas que existiam no momento da assinatura do compromisso.
Distorção da concorrência	ACEA	Decepção face à incapacidade da Comunidade Europeia, até à data, de garantir que a indústria automóvel da UE não ficasse em posição de desvantagem competitiva em consequência das diferenças de pontos de vista sobre "Quioto".	A Comissão chama a atenção para os seus esforços no sentido de persuadir, <i>inter alia</i> , o Japão e os Estados Unidos a ratificar o Protocolo de Quioto. Chama ainda a atenção para as medidas de eficiência de combustível adoptadas ou planeadas noutras partes do mundo (lei japonesa sobre eficiência energética, normas CAFE dos EUA, compromisso dos fabricantes dos EUA de reduzir em 25% o consumo de combustível de certas categorias especiais de automóveis, "Warming bill" da Califórnia, de 1973). No mercado da UE, todos os fabricantes estão obrigados a um esforço equivalente e, nesse aspecto, os compromissos garantem uma concorrência em plano de igualdade.
Promoção de tecnologias com eficiência de combustível	ACEA ACEA JAMA KAMA KAMA	Preocupação com políticas anti-gasóleo em diversos Estados-Membros, incluindo o Reino Unido e a Suécia. Preocupação com eventuais consequências adversas da Directiva relativa a veículos em fim de vida (ELV) para a eficiência de combustível dos automóveis. Preocupação com eventuais consequências adversas do compromisso relativo à protecção dos peões para a eficiência de combustível dos automóveis.	A Comissão regista os argumentos da ACEA, mas entende que as consequências de medidas fiscais nacionais têm de ser estudadas a partir de um prisma mais amplo, tendo em conta, <i>inter alia</i> , que os Estados-Membros têm todo o direito de exercer as suas prerrogativas no domínio da política fiscal. A Comissão considera que a Directiva ELV não terá quaisquer efeitos adversos sobre a eficiência de combustível, dado que não limita o uso de qualquer material. Não há indícios de que as medidas técnicas para reforçar a protecção do peão aumentem as emissões de CO ₂ dos veículos automóveis. A Comissão não pode aceitar que compromissos voluntariamente assumidos pelos fabricantes de automóveis relativos à segurança dos peões sejam tidos em conta no âmbito da fiscalização do compromisso sobre CO ₂ .
Novas medidas regulamentares	KAMA	Preocupação quanto ao cumprimento simultâneo dos níveis de NOx impostos pela legislação da UE e da meta de CO ₂ .	Na opinião da Comissão, a KAMA tinha pleno conhecimento dos níveis de emissões estabelecidos pela Directiva 70/220/CE alterada.
Medidas Fiscais	ACEA	No tocante à proposta de diferenciação do tratamento fiscal em função do CO ₂ , a ACEA alerta para que ela não deve distorcer a concorrência, já que isso poderia violar o compromisso, por exemplo, pondo em risco a diversidade de produtos (ao banir do mercado os automóveis maiores e mais potentes) ou prejudicando o seu desempenho financeiro.	A Comissão chama a atenção para o facto de as medidas fiscais constituírem o terceiro pilar da estratégia, tal como delineada na comunicação de 1995, e de o texto do compromisso da ACEA especificar claramente que a ACEA pressupõe que o compromisso constitui um substituto completo e suficiente de quaisquer medidas fiscais adicionais na consecução dos objectivos do referido compromisso relativos ao CO ₂ . As medidas fiscais contempladas não visam contribuir para a concretização da meta da ACEA de 140 g/km em 2008, mas sim para a concretização da meta global da Comunidade, que é de 120 g/km até 2012, o mais tardar. A este propósito, o Conselho "Ambiente", realizado em Outubro de 1999 ³⁶ , reiterou a necessidade de estudar a possibilidade de definir um quadro de referência para os incentivos fiscais.

Quadro 4: Resumo das questões levantadas pelas associações de fabricantes de automóveis no que respeita aos pressupostos dos compromissos, com breves comentários que ilustram a posição da Comissão

³⁶ Conclusões do Conselho Ambiente de 6.10.1999.

IV. APLICAÇÃO DA DECISÃO 1753/2000/CE

A Decisão relativa ao estabelecimento de um regime de vigilância entrou em vigor em 30 de Agosto de 2000. Os dados recolhidos no âmbito dessa decisão serão utilizados pelos serviços da Comissão para fiscalizar o cumprimento da obrigação voluntária de redução das emissões de CO₂ dos veículos a motor assumida pela indústria automóvel.

Nos termos do artigo 7º da decisão, a Comissão "*...apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho, o mais tardar em 31 de Dezembro de 2002, um relatório sobre o funcionamento do regime de vigilância instituído pela presente decisão.*" Segue-se o referido relatório.

As principais obrigações constantes da decisão são as seguintes:

- a) Nos termos do artigo 5º, os Estados-Membros designarão uma autoridade competente para a recolha e transmissão das informações de vigilância.
- b) Nos termos do artigo 6º, os Estados-Membros apresentarão à Comissão um relatório sobre a forma como tencionam dar execução às disposições da decisão.
- c) Nos termos do disposto no artigo 4º, os Estados-Membros deverão transmitir os dados relativos às emissões específicas de CO₂ dos veículos de passageiros novos o mais tardar até 1 de Julho de 2001. As transmissões subsequentes deverão estar concluídas o mais tardar até 1 de Abril.

A medida a) pode ser dada por concluída, embora nem todos os Estados-Membros tenham cumprido o prazo estipulado.

A medida b) também está concluída. No entanto, no caso de alguns Estados-Membros, há aspectos dos métodos de aplicação que se encontram ainda em discussão. Isto deve-se, sobretudo, ao facto de vários Estados-Membros estarem – em consequência da decisão – a reorganizar os seus sistemas nacionais de recolha de dados. É de referir que, devido a pedidos das outras partes, os sistemas nacionais de recolha de dados poderão vir a sofrer novas modificações no futuro, a fim de actualizar metodologias, incorporar novos processos de tratamento de dados, etc. Não existem sistemas definitivos, pelo que o intercâmbio de informação sobre metodologias, tratamento de dados e procedimentos de transferência de dados constituirá uma actividade permanente.

No que se refere à obrigação c), vários Estados-Membros não cumpriram o prazo para o fornecimento dos dados em 2001 (Áustria, Bélgica, França, Grécia, Luxemburgo, Espanha e Suécia forneceram-nos tardiamente) e em 2002 (a Grécia forneceu-os tardiamente). Não obstante, e ainda que com algum atraso, a maioria dos Estados-Membros referidos acabou por apresentar os dados. Verifica-se um progresso claro, e a Comissão está optimista quanto à possibilidade de a entrega dos dados por esses Estados-Membros ser feita a tempo em 2003. Mais preocupante é, no entanto, o facto de a Irlanda não ter fornecido quaisquer dados até ao momento e de Portugal – com um atraso superior a um ano – ter fornecido apenas os referentes ao ano 2000³⁷. A Comissão, no ano passado, instaurou contra esses dois Estados-Membros processos por infracção, presentemente em fase de instrução.

³⁷ Devido à entrega tardia, não foi possível incluir na presente comunicação os dados referentes a Portugal.

Para identificar e resolver os potenciais problemas associados à aplicação da decisão, a Comissão – dando cumprimento ao disposto nos artigos 3º e 6º da mesma – criou em 2001 um grupo de peritos. Para dar apoio ao grupo, a Comissão lançou um estudo com o objectivo de melhorar a transferência de dados e identificar potenciais inconsistências. Até à data, o grupo reuniu três vezes, tendo realizado progressos em várias questões metodológicas e de transferência de dados.

Os dados dos dois primeiros períodos fornecidos pelos Estados-Membros foram utilizados, sobretudo, para comparação com os dados apresentados pelas associações de fabricantes de automóveis, destinado à elaboração dos relatórios conjuntos referentes aos anos 2000 e 2001. Importa ter presente que, nos seus relatórios, as associações utilizaram estatísticas de CO₂ fornecidas pela AAA (Association Auxiliaire de L'Automobile – caso da ACEA e da KAMA) ou pela Marketing Systems (JAMA). Marketing Systems e AAA baseiam as suas estimativas em estatísticas emanadas dos Estados-Membros, completadas e conjugadas com os seus próprios dados técnicos sobre veículos de passageiros, incluindo os relativos ao consumo de combustível e às emissões de CO₂. Isto significa que as fontes de informação são quase idênticas às usadas por muitos Estados-Membros. A base de dados sobre emissões de CO₂ da AAA, por exemplo, cobre de modo sistemático mais de 90% (90-92%) das matrículas da UE, sendo omissa quanto às restantes. As incógnitas nos dados das associações resultam do carácter não exaustivo dos conjuntos de dados. No passado não foi possível quantificá-las, sendo, contudo, consideradas escassas. O processo de vigilância é baseado nos dados dos Estados-Membros. Nas bases de dados dos Estados-Membros, as incógnitas são, essencialmente, fruto de dificuldades em relacionar os dados de matrícula com as emissões de CO₂ dos veículos de passageiros individualmente considerados, um problema que afecta, igualmente, a AAA e a Marketing Systems. Vários Estados-Membros debatem-se ainda com problemas para obter um cadastro completo dos veículos de passageiros M1. Esses Estados-Membros estão a envidar todos os esforços para suprir as lacunas.

Não obstante, as margens de erro são genericamente reduzidas e, globalmente, verifica-se uma correspondência muito satisfatória entre os dados das associações e os dados fornecidos pelos Estados-Membros (ver Quadro 5)³⁸.

	Diferença em 2000 em g/km	Diferença em 2000 em %	Diferença em 2001 em g/km	Diferença em 2001 em %
UE	-2	-1,3	1,8	1,1
ACEA	-2	-1,1	2,4	1,4
JAMA	-2	-1,2	-1,4	-0,8
KAMA	-5	-2,7	-1,9	-1,0

"-" significa que os valores da associação são mais elevados

Quadro 5: Comparação dos dados específicos de CO₂ fornecidos pelos Estados-Membros e pelas associações de fabricantes de automóveis

³⁸ Convém ter presente que todos os valores constantes do presente capítulo correspondem a dados não corrigidos fornecidos pelos Estados-Membros.

Se considerarmos os dados relativos a cada Estado-Membro em combinação com os dados das associações, a situação é a seguinte (ver Quadros 6 a 9):

País	UE – Emissões específicas de CO ₂			
	Dados dos E-M (g/km)	Dados das Associações (g/km)	Diferença (g/km)	Diferença (%)
Áustria	165,6	162,7	2,9	1,8
Bélgica	163,6	161,4	2,2	1,4
Dinamarca	172,9	176,1	-3,2	-1,8
Finlândia	178,1	179,2	-1,1	-0,6
França	159,8	159,6	0,2	0,1
Alemanha	179,5	175,7	3,8	2,2
Grécia	166,0	167,9	-1,9	-1,4
Irlanda	-	170,8	-	-
Itália	158,3	157,0	1,3	0,8
Luxemburgo	177,0	171,2	5,8	3,4
Países Baixos	174,2	173,5	0,7	0,4
Portugal	-	156,9	-	-
Espanha	156,2	161,0	-4,8	-3,0
Suécia	200,2	199,5	0,7	0,4
Reino Unido	177,9	176,6	1,3	0,7
UE-13	169,7	167,9	1,8	1,1

Quadro 6: Comparação dos dados das emissões específicas de CO₂ dos Estados-Membros com os dados combinados das associações (dados de 2001)

Os dados das três associações apresentam, em parte, margens de erro superiores. Decidiu-se analisar mais detalhadamente as referidas diferenças no âmbito de contactos bilaterais entre as associações e os Estados-Membros em causa.

País	ACEA – Emissões específicas de CO ₂			
	Dados dos E-M (g/km)	Dados da ACEA (g/km)	Diferença (g/km)	Diferença (%)
Áustria	162,2	158,6	3,6	2,3
Bélgica	161,9	158,8	3,1	2,0
Dinamarca	173,5	174,6	-1,1	-0,6
Finlândia	180,3	181,1	-0,8	-0,4
França	157,8	157,6	0,2	0,1
Alemanha	178,9	174,3	4,6	2,6
Grécia	165,9	-	-	-
Irlanda	-	166,9	-	-
Itália	156,4	154,6	1,8	1,2
Luxemburgo	175,2	169,0	6,2	3,7
Países Baixos	173,6	172,7	0,9	0,5
Portugal	-	155,5	-	-
Espanha	155,8	158,1	-2,3	-1,5
Suécia	201,7	201,1	0,6	0,3
Reino Unido	176,8	175,4	1,4	0,8
UE-12	168,3	165,9	2,4	1,4

Quadro 7: Comparação dos dados das emissões específicas de CO₂ dos Estados-Membros e da ACEA (dados de 2001)

País	JAMA – Emissões específicas de CO ₂			
	Dados dos E-M (g/km)	Dados da JAMA (g/km)	Diferença (g/km)	Diferença (%)
Áustria	182,5	183,0	-0,5	-0,3
Bélgica	175,0	179,9	-4,9	-2,8
Dinamarca	168,4	180,2	-11,8	-7,0
Finlândia	170,8	173,5	-2,7	-1,6
França	185,7	185,8	-0,1	-0,0
Alemanha	182,0	183,1	-1,1	-0,6
Grécia	164,4	167,2	-2,8	-1,7
Irlanda	-	177,0	-	-
Itália	169,6	170,9	-1,3	-0,7
Luxemburgo	193,6	191,4	2,2	1,1
Países Baixos	173,9	173,5	0,4	0,2
Portugal	-	164,3	-	-
Espanha	164,2	180,4	-16,2	-9,9
Suécia	189,1	189,2	-0,1	-0,1
Reino Unido	181,7	181,5	0,2	0,1
UE-13	178,2	179,6	-1,4	-0,8

Quadro 8: Comparação dos dados das emissões específicas de CO₂ dos Estados-Membros e da JAMA (dados de 2001)

País	KAMA –Emissões específicas de CO ₂			
	Dados dos E-M (g/km)	Dados da KAMA (g/km)	Diferença (g/km)	Diferença (%)
Áustria	196,2	197,6	-1,4	-0,7
Bélgica	188,8	189,7	-0,9	-0,5
Dinamarca	182,6	183,7	-1,1	-0,6
Finlândia	202,7	206,3	-3,6	-1,8
França	217,6	217,5	0,1	0,0
Alemanha	207,6	209,5	-1,9	-0,9
Grécia	168,7	168,7	0,0	0,0
Irlanda	-	189,7	-	-
Itália	175,0	179,2	-4,2	-2,3
Luxemburgo	191,0	190,2	0,8	0,4
Países Baixos	185,7	185,5	0,2	0,1
Portugal	-	172,6	-	-
Espanha	-	188,3	-	-
Suécia	197,7	199,1	-1,4	-0,7
Reino Unido	191,0	189,2	1,8	1,0
UE-12	186,6	188,5	-1,9	-1,0

Quadro 9: Comparação dos dados das emissões específicas de CO₂ dos Estados-Membros e da KAMA (dados de 2001)

Em síntese, os dados da maioria dos Estados-Membros podem ser considerados de grande qualidade. Alguns Estados-Membros terão de melhorar ainda a qualidade das suas estatísticas. Por esse motivo, e devido ao facto de alguns Estados-Membros terem apresentado tardiamente os dados referentes a 2001, os dados dos Estados-Membros não foram utilizados na monitorização oficial do respeito dos compromissos durante o ano civil de 2001. Em conformidade com o acordado com as associações de construtores de automóveis, esses dados constituirão, todavia, a base do processo de vigilância do ano 2002 (relatório de 2003) em diante. Sempre que necessário, serão organizadas novas reuniões bilaterais entre alguns Estados-Membros e as associações³⁹ para investigar as causas das diferenças encontradas entre os dois conjuntos de dados.

Em qualquer caso, o trabalho de aperfeiçoamento estatístico prosseguirá e é, de facto, uma tarefa permanente.

V. APLICAÇÃO DA DIRECTIVA 1999/94/CE

A Directiva “Rotulagem” foi adoptada em 13 de Dezembro de 1999, e a sua aplicação pelos Estados-Membros foi tornada obrigatória a partir de 18 de Janeiro de 2001. No fim do mês de Agosto de 2002, a directiva não tinha sido aplicada ainda pelos seguintes Estados-Membros: França, Alemanha, Itália, Espanha e Reino Unido, em algumas partes do seu território. A Comissão já entregou os respectivos processos ao Tribunal de Justiça⁴⁰, nos termos do artigo 226º do Tratado CE.

Em resposta a uma das obrigações mencionadas no artigo 9º da directiva, a Comissão lançou em Julho de 2001 um estudo sobre a formulação de recomendações que permitam a aplicação dos princípios contidos nas disposições relativas à literatura promocional a outros *media* e materiais. O relatório final foi apresentado em Julho de 2002⁴¹. Em reunião do Comité estabelecido nos termos do artigo 10º da mesma directiva, os resultados do estudo foram discutidos em pormenor. A maioria dos Estados-Membros manifestou-se a favor da extensão, no mais breve prazo possível, à comercialização de veículos de passageiros via Internet ou outros suportes electrónicos de dados, dos requisitos aplicáveis à literatura promocional que já é coberta pela directiva. Nenhum Estado-Membro mostrou interesse em cobrir a televisão e a rádio. Foram ponderadas duas opções relativamente ao próximo passo a dar no que respeita aos "outros suportes": aguardar os relatórios dos Estados-Membros ao abrigo do artigo 9º, que deverão ser apresentados até 31.12.2003⁴², ou apresentar uma recomendação da Comissão, que poderia ser publicada no próximo ano (dentro dos prazos mencionados na "proposta de isenção por categoria")⁴³. A maioria dos Estados-Membros manifestou preferência por uma recomendação da Comissão sobre a Internet e outros suportes de dados. Com base nos resultados deste estudo e no debate realizado no comité, a Comissão tenciona apresentar uma proposta a breve prazo.

³⁹ A KAMA explicou não ver necessidade de encontros bilaterais com Estados-Membros.

⁴⁰ França (C-161/02), Alemanha (C-72/02), Itália (C-22/02), Espanha (C-28/02), e Reino Unido (C-62/02).

⁴¹ TNS (2002): *"Enable Application to other media and material of Directive 1999/94/EC"* ("Viabilizar a aplicação a outros media e material promocional da Directiva 1999/94/CE"). Relatório final do contrato de estudo ENV.C.1/ETU/2001/0009.

⁴² Neste caso, as propostas de alteração da directiva não deveriam poder ser apresentadas antes de 2004 nem entrar em vigor antes de 2005/2006.

⁴³ Regulamento nº 1400/2002 da Comissão.

Além disso, vários Estados-Membros expuseram dificuldades detectadas na aplicação prática da directiva: a exigência estabelecida na última frase do Anexo III de aditar no cartaz os novos modelos de automóveis em cada actualização não pode ser satisfeita na prática, porque há geralmente um grande número de novos modelos a acrescentar. Isto põe em causa toda a composição do cartaz e cria, amiúde, dificuldades de execução. Acresce ainda que muitos comerciantes desejariam apresentar a informação em ecrãs electrónicos, que permitem uma actualização fácil. Foi proposto que se alterasse o anexo o mais breve possível e que se considerasse a hipótese de estabelecer requisitos específicos para ecrãs electrónicos. A Comissão analisará a questão sem demora.

VI. TRABALHO NO DOMÍNIO DAS MEDIDAS FISCAIS

O trabalho do “grupo de peritos sobre medidas-quadro fiscais”, apoiado num estudo levado a cabo pelo COWI⁴⁴, demonstrou a possibilidade de se obterem maiores reduções de CO₂ graças a uma diferenciação dos impostos sobre os veículos baseada nas emissões de CO₂ dos veículos de passageiros. O trabalho da Comissão no domínio das medidas de enquadramento fiscal, baseado no estudo citado e recentemente divulgado numa comunicação da Comissão⁴⁵, está centrado no imposto de registo (IR) e no imposto anual de circulação (IAC). Na opinião da Comissão, a tributação dos veículos:

- constitui um importante instrumento complementar para a concretização do objectivo da UE de 120 g de CO₂/km para os veículos novos até 2005, e o mais tardar em 2010, e para contribuir para o cumprimento dos compromissos assumidos pela UE ao abrigo do Protocolo de Quioto;
- deverá instaurar uma relação mais directa entre o nível dos impostos e as taxas de emissões de CO₂ de cada veículo novo de passageiros. A diferenciação dos impostos sobre os veículos é considerada como um elemento fundamental para melhorar na sua globalidade o balanço energético dos veículos particulares novos. Os impostos automóveis existentes devem ser substituídos por impostos totalmente baseados nas emissões de CO₂ ou, na sua ausência, deve ser integrado um elemento CO₂ no IR e no IAC existentes. Estas alterações deverão igualmente ter em conta os outros objectivos ambientais nacionais, designadamente a introdução rápida das normas EURO IV.

As repercussões das medidas fiscais têm de ser tidas em conta no processo de vigilância.

VII. OUTRAS MEDIDAS PERTINENTES

A proposta da Comissão relativa à homologação em função das emissões de CO₂ e consumo de combustível dos veículos comerciais ligeiros⁴⁶ (veículos N1) está em discussão no Conselho e no Parlamento Europeu. Para além disso, a Comissão lançou um estudo sobre

⁴⁴ COWI (2001): *"Fiscal measures to reduce CO₂ emissions from new passenger cars."* ("Medidas fiscais para reduzir as emissões de CO₂ procedentes dos automóveis de passageiros novos"). Relatório final do contrato de estudo ENV.D.3/ETU/2000/0027.

Ver http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

⁴⁵ COM(2002)431 final.

⁴⁶ COM(2001)543 final.

medidas para a redução do CO₂ dos veículos N1⁴⁷. Os serviços da Comissão tencionam apresentar no próximo ano os resultados do referido estudo numa comunicação. A comunicação terá também em conta, se necessário, as discussões sobre a comunicação relativa aos "acordos ambientais"⁴⁸.

A Comissão começou a debruçar-se sobre os sistemas de climatização móveis⁴⁹ concentrando os seus esforços nas opções possíveis para i) medir e, se possível, reduzir o consumo adicional de combustível e as correlativas emissões de CO₂, e ii) reduzir as emissões de fluido de refrigeração (HFC-134a).

Ambas as acções integram o programa europeu para as alterações climáticas⁵⁰.

VIII. CONCLUSÕES

A estratégia comunitária para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos de passageiros e melhorar a economia de combustível tem em vista um valor médio de emissões de CO₂ para os veículos de passageiros novos matriculados na Comunidade de 120 g de CO₂/km até 2005 ou, o mais tardar, 2010. O valor médio de CO₂/km alcançado no ano civil 2001 situa-se aproximadamente no intervalo entre 167 e 170 g de CO₂/km, contra 186 g de CO₂/km em 1995, ano de referência da estratégia. É a todos os títulos muito improvável que o objectivo fixado à estratégia comunitária venha a ser atingido já em 2005. Contudo, o seu cumprimento até 2010 continua a constituir um objectivo realista, se forem adoptadas as medidas necessárias e envidados todos os esforços nesse sentido. Parece evidente que a concretização do objectivo global só poderá ser viável com a aplicação dos três pilares da estratégia.

A comunicação da Comissão sobre a tributação de veículos de passageiros na União Europeia, recentemente publicada, apresenta, *inter alia*, alternativas de fórmulas de tributação susceptíveis de apoiar a estratégia comunitária de redução das emissões de CO₂. Além disso, revestir-se-ão de grande importância os resultados da análise a fazer em 2003⁵¹ do potencial de reduções adicionais de CO₂ pelas associações de fabricantes com vista a avançar para o objectivo comunitário de 120 g de CO₂/km em 2012.

A execução dos compromissos assumidos pela indústria automóvel processa-se a bom ritmo. Os relatórios conjuntos demonstram que a ACEA e a JAMA realizaram progressos significativos até à data, enquanto a KAMA tem de aumentar significativamente os seus esforços. As três associações devem manter ou aumentar os seus esforços com vista a satisfazer o objectivo final de 140 g de CO₂/km. A avaliar pelos relatórios em anexo, a Comissão não tem qualquer motivo para acreditar que a ACEA e a JAMA não cumprirão o compromisso assumido. No que respeita à KAMA, há motivo para apreensão quanto aos progressos realizados até à data. Para atingir o seu objectivo, a KAMA terá de desenvolver esforços adicionais significativos. Convém notar que as associações de fabricantes de

⁴⁷ "Preparation of measures to reduce CO₂ emissions from N1 vehicles" ("Preparação de medidas destinadas a reduzir as emissões de CO₂ procedentes dos veículos N1"), estudo levado a cabo por RAND Europe, Institut für das Kraftfahrtwesen Aachen, Transport&Mobility Leuven

⁴⁸ COM(2002)412 final.

⁴⁹ Nas suas conclusões de 10 de Outubro de 2000, os Ministros do Ambiente da UE solicitaram à Comissão Europeia que "...estude e conceba medidas.. [com vista à] ...redução de todas as emissões de gases com efeito de estufa provenientes de aparelhos de climatização instalados em veículos".

⁵⁰ COM(2001)580 final.

⁵¹ 2003 para a ACEA e a JAMA, 2004 para a KAMA.

automóveis elaboraram uma lista de questões relacionadas com os respectivos compromissos. Posto isto, a associação reiterou nas discussões a intenção de cumprir o compromisso assumido.

Vários Estados-Membros continuam a apresentar atraso na aplicação da Directiva 1999/94 e da Decisão 1753/2000. Isso dificulta a execução da estratégia e a sua vigilância.

Ao longo do período de vigilância, a Comissão prosseguiu o trabalho na área das medidas de redução do CO₂ dos veículos comerciais ligeiros e iniciou o trabalho sobre os sistemas de climatização móveis.

ANEXOS {SEK(2002) 1338}

- (1) Vigilância do compromisso assumido pela ACEA relativo à redução das emissões de CO₂ dos veículos de passageiros (2001), relatório conjunto da Associação dos Construtores Europeus de Automóveis e dos serviços da Comissão, versão final de 25.06.2002
- (2) Vigilância do compromisso assumido pela JAMA relativo à redução das emissões de CO₂ dos veículos de passageiros (2001), relatório conjunto da Associação dos Construtores Japoneses de Automóveis e dos serviços da Comissão, versão final de 28.06.2002
- (3) Vigilância do compromisso assumido pela KAMA relativo à redução das emissões de CO₂ dos veículos de passageiros (2001), relatório conjunto da Associação dos Construtores Coreanos de Automóveis e dos serviços da Comissão, versão final de 28.06.2002

Os anexos encontram-se disponíveis unicamente em inglês.