COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 21.5.2014
COM(2014) 285 final

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU

Uma estratégia para reduzir o consumo de combustível e as emissões de CO2 dos veículos pesados

{SWD(2014) 159 final}
{SWD(2014) 160 final}

1. INTRODUÇÃO

O «Roteiro de transição para uma economia hipocarbónica competitiva em 2050»[1] e o Livro Branco dos Transportes[2] da Comissão indicam que, até 2050, o setor dos transportes deve reduzir as suas emissões de CO_2 em cerca de 60 % relativamente ao nível de 1990. Até 2030, para cumprir os objetivos do quadro político para o clima recentemente proposto[3], que tem como horizonte esse ano, o setor dos transportes deverá reduzir as emissões de gases com efeito de estufa em cerca de 20 % relativamente ao nível de 2008. As emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte rodoviário aumentaram 29 % durante o período de 1990 a 2007, mas têm diminuído desde então em virtude dos elevados preços do petróleo, do aumento da eficiência dos automóveis de passageiros e do abrandamento do crescimento da mobilidade (6 % entre 2007 e 2011)[4].

Estima-se que cerca de um quarto[5] das emissões de CO_2 do transporte rodoviário é produzido pelos veículos pesados. Dado o crescente aumento dos volumes de transporte de mercadorias na UE, estas emissões tinham vindo a aumentar até ao início da crise económica. Tendo em conta a quantidade absoluta que atingem, a tendência que apresentam e a sua quota-parte relativa no conjunto das emissões dos transportes, as emissões de CO_2 provenientes dos veículos pesados precisam de ser reduzidas para que se cumpram os objetivos do Livro Branco dos Transportes.

As emissões de CO_2 dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros são medidas e monitorizadas nos termos da legislação em vigor relativa à homologação. No entanto, as emissões de CO_2 dos veículos pesados não são medidas de maneira uniformizada na UE, o que retira transparência ao mercado. Em contraste com esta situação, o Japão, os Estados Unidos e o Canadá já aprovaram legislação para medirem e reduzirem estas emissões e a China está a preparar medidas no mesmo sentido. Tais iniciativas podem afetar a competitividade relativa da indústria do fabrico de veículos pesados nestas diferentes regiões, bem como as empresas que dependem do transporte por veículos pesados. Perante esta situação, é importante para a sua competitividade que a UE intervenha para reduzir os níveis de consumo de combustível e de emissões de CO_2 dos veículos pesados.

Já em junho de 2007, o Conselho convidara a Comissão a «desenvolver e implementar instrumentos e medidas políticos destinados a reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos veículos pesados»[6]. A Comissão, na sua Comunicação de abril de 2010 sobre «Uma estratégia europeia para veículos não poluentes e energeticamente eficientes»[7], anunciou que iria propor uma estratégia para reduzir o consumo de combustível e as emissões de CO_2 dos veículos pesados.

---

1 COM(2011) 0112 final.

2 «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos», COM(2011) 0144 final.

3 http://ec.europa.eu/clima/policies/2030/documentation_en.htm

4 Fonte: Agência Europeia do Ambiente

5 Estimado em 26,6 % do total das emissões de gases com efeito de estufa da UE pela AEA-Ricardo no relatório «Lot 1», "*Reduction and Testing of GHG emissions from Heavy Duty Vehicles*", fevereiro de 2011, p. 170. Disponível em: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/ec_hdv_ghg_strategy_pt.pdf

6 http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/07/st11/st11483.en07.pdf

7 COM(2010) 186 final, p. 6. http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0186:FIN:PT:PDF

O objetivo da estratégia é reduzir as emissões de CO_2 dos veículos pesados de um modo eficiente em termos de custos e proporcionado para as partes interessadas e para a sociedade. A estratégia deve fornecer às partes interessadas um quadro político coerente e claro e indicar qual a provável evolução regulamentar, facilitando assim a tomada de decisões e o planeamento dos investimentos.

2. A NECESSIDADE DE MEDIDAS PARA REDUZIR O CONSUMO DE COMBUSTÍVEL E AS EMISSÕES DE CO_2 DOS VEÍCULOS PESADOS

2.1. As tendências verificadas nas emissões de CO2 dos veículos pesados são insustentáveis

Desde meados da década de 1990 e até ao início da crise económica, o transporte de mercadorias por veículos pesados aumentou continuamente, impulsionado pelo crescimento do PIB, enquanto o transporte de passageiros por veículos pesados se manteve em geral constante. Aliadas a um consumo estável de combustível pelos veículos, estas tendências levaram a um aumento das emissões de CO_2 dos veículos pesados. Entre 1990 e 2010, as emissões de CO_2 dos veículos pesados terão crescido cerca de 36 %, segundo as estimativas, não obstante a crise económica de 2008-2009, que interrompeu o crescimento contínuo anteriormente observado[8].

Prevê-se que a atividade total de transporte aumente nos próximos 40 anos, mas que a redução do consumo de combustível atenue em certa medida o efeito desse aumento sobre as emissões de CO_2. De acordo com as tendências e as políticas atuais respeitantes às emissões de CO_2 dos veículos pesados, estas deverão manter-se estáveis e, por conseguinte, ser cerca de 35 % superiores ao seu nível de 1990, tanto em 2030 como em 2050. Estes valores não podem ser considerados compatíveis com as políticas da União Europeia destinadas a reduzir as emissões de gases com efeito de estufa nem com o objetivo exposto no Livro Branco dos Transportes de reduzir em 60 % as emissões dos transportes na UE até 2050, relativamente aos níveis de 1990.

2.2. A tecnologia pode reduzir o consumo de combustível e as emissões de CO_2 dos veículos pesados

A introdução de melhorias técnicas nos motores (incluindo a recuperação de calor), na transmissão, na aerodinâmica, nos pneus e nos equipamentos auxiliares, bem como a diminuição do peso total dos veículos permitem reduzir significativamente o consumo de combustível e as emissões de CO_2 dos veículos pesados. Análises recentes[9] mostram que é possível conseguir, de maneira económica mas eficaz, reduções de cerca de 35 % nas emissões de CO_2 dos novos veículos pesados utilizando as mais recentes tecnologias. A redução do consumo de combustível torna o processo eficiente e económico, tanto do ponto de vista dos operadores de transportes como da sociedade.

Além disso, com a ajuda dos sistemas de transporte inteligentes (STI), é possível aumentar a eficiência através de uma melhor gestão da frota, de uma melhor formação dos motoristas, de uma manutenção rigorosa dos veículos e de uma melhor gestão das capacidades.

8 Fonte: Base de dados Odyssee-Mure, disponível em: http://www.odyssee-mure.eu/

9 Estudo da CE Delft, *Marginal Abatement Cost Curves for HDVs*, 2012, http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/docs/hdv_2012_co2_abatement_cost_curves_en.pdf

2.3. Há que resolver o problema do défice de dados e dos obstáculos de mercado

Apesar da importância económica do consumo de combustíveis, as emissões de CO_2 dos veículos pesados não são medidas nem comunicadas[10]. O défice de conhecimento daí resultante reduz a transparência do mercado, que por sua vez impede a entrada de veículos pesados energeticamente eficientes e com menores emissões de CO_2. A resolução deste problema do défice de dados é um passo necessário para reduzir as emissões de CO_2 dos veículos pesados.

Um estudo recente[11] sugere uma série de explicações possíveis para a não adoção de tecnologias eficientes e de custo acessível que permitem economizar combustível nos novos veículos pesados. Estes obstáculos de mercado assumem formas diferentes:

- embora a eficiência no consumo de combustível seja o principal critério de compra de veículos novos para as empresas de transportes, a falta de adesão às tecnologias economizadoras de combustível tem a ver com o processo de compra, em que são poucas as empresas de transportes que dispõem de dados para avaliar as tecnologias ou comparar os veículos;
- embora ofereçam tecnologias economizadoras de combustível a título opcional, os fabricantes não as oferecem como equipamento de série nos veículos básicos;
- os operadores de veículos pesados parecem amortizar os veículos em três anos, o que é um tempo consideravelmente inferior ao período de vida médio estimado dos veículos pesados, que é de onze anos;
- a falta de acesso a financiamento;
- incentivos divididos, ou seja, quando o adquirente do veículo, por exemplo, uma sociedade de locação financeira, não beneficia das economias de combustível, que revertem a favor do operador de transporte.

Embora tenham conhecimento das principais tecnologias economizadoras de combustível existentes, que melhoram o desempenho dos veículos pesados, os operadores de transportes não podem, devido à falta de dados, comparar os desempenhos dos vários veículos novos e, por conseguinte, não estão em condições de exigir a inclusão nesses veículos de tecnologias eficientes e económicas.

2.4. Outros países já passaram à ação

Em contraste com a falta de legislação na UE, outros países já adotaram medidas. O Japão aprovou, em 2007, legislação sobre o consumo de combustível dos veículos pesados. Os EUA regulamentaram as emissões de CO_2 dos veículos pesados em 2011, no que foram seguidos, em 2012, pelo Canadá. A legislação dos Estados Unidos e do Canadá regulamenta as emissões de CO_2 dos motores e do quadro-habitáculo, exigindo o cumprimento de valores de desempenho simplificados e declarações dos fabricantes. Os EUA estão atualmente a elaborar legislação mais ambiciosa, focada na medição das emissões de todo o veículo.

---

10 As emissões de CO_2 dos veículos pesados não são contempladas pela legislação da UE, exceto no que respeita à futura medição das emissões de CO_2 dos motores, prevista pelo Regulamento (CE) n.º 595/2009 (Euro VI), que entra em vigor em 2014.

11 Estudo realizado pela CE Delft - *Market barriers to increased efficiency in the European on-road freight sector*; 2012; http://www.theicct.org/market-barriers-increased-efficiency-european-road-freight-sector

2.5. A intervenção beneficiará a economia da UE

Os construtores europeus ocupam uma posição de liderança no mercado mundial de veículos pesados, representando mais de 40 % da produção mundial total[12]. Embora a balança comercial da UE neste setor seja positiva, com um excedente significativo, este não reflete inteiramente a posição de força da indústria da UE, porquanto a maior parte da produção dos construtores europeus destinada aos mercados estrangeiros tem lugar fora da Europa. Sendo o consumo de combustível um importante critério de compra, facilitar os investimentos desses construtores em tecnologias economizadoras de combustível contribuirá para a sua competitividade.

Embora a produção de veículos pesados baseada na UE represente uma quota-parte menor da produção mundial (cerca de 12-14 %), o papel sinalizador das normas da UE a nível mundial pode ser considerável, como claramente demonstram as normas europeias para as emissões de poluentes, que foram adotadas por muitos outros países, nomeadamente a China, a Índia, a Rússia e a Indonésia.

Sem uma intervenção da União, perder-se-á a oportunidade de reduzir, de uma maneira eficiente mas económica, as emissões de CO_2 dos veículos pesados e de contribuir para a redução geral dessas emissões na UE. A indústria da construção automóvel da UE poderá não beneficiar de economias de escala no desenvolvimento e na implantação das novas tecnologias de redução do CO_2, o que poderá enfraquecer a sua posição face à concorrência no mercado mundial. As empresas da UE dependem dos veículos pesados para uma grande parte das suas operações de transporte. As reduções do consumo de combustível dos veículos pesados por um processo eficaz mas económico garantirão um nível de ambição que é financeiramente comportável para os operadores de transportes e para os utilizadores finais, melhorarão a competitividade das empresas e reduzirão as importações de produtos energéticos.

Embora a UE já tenha tomado ou anunciado iniciativas numa série de domínios, como as decisões sobre conceção de veículos, a gestão das operações de transporte, a internalização dos custos externos, a descarbonização dos combustíveis e a aquisição de veículos, é necessária uma estratégia geral para reduzir as emissões de CO_2 dos veículos pesados. As medidas que farão parte dessa estratégia também proporcionarão à indústria a devida previsibilidade quanto ao futuro quadro regulamentar da UE neste domínio.

3. UMA ESTRATÉGIA DA UNIÃO PARA REDUZIR O CONSUMO DE COMBUSTÍVEL E AS EMISSÕES DE CO_2 DOS VEÍCULOS PESADOS

Os principais fatores que determinam as emissões de CO_2 e o consumo de combustível dos veículos pesados são a *procura de transportes*, que está ligada à atividade económica, a *repartição modal* entre os transportes rodoviários, ferroviários, aéreos, marítimos e fluviais, a *quantidade de gases com efeito de estufa gerada pelos combustíveis*, a *eficiência energética dos veículos* e a *exploração das frotas de veículos pesados*. Ainda que a procura geral de transportes não se insira no âmbito da presente estratégia, uma estratégia geral para reduzir as emissões de CO_2 dos veículos pesados tem que abordar os outros fatores principais.

12 Fonte: Relatório da AEA–Ricardo disponível em: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/ec_hdv_ghg_strategy_en.pdf, nomeadamente pp. 26-27, baseado nas estatísticas da Organização Internacional dos Construtores de Automóveis (OICA).

3.1. Reforçar as políticas da UE que visam reduzir o consumo de combustível e as emissões de CO_2 dos veículos pesados

A UE já tomou medidas que visam direta ou indiretamente muitos dos fatores causadores de emissões de CO_2 nos veículos pesados:

- *A transferência modal* é um elemento fundamental da sua política de transportes, que é favorável à intermodalidade. O projeto de orientações da UE para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes[13] prevê o respeito de critérios de atenuação das alterações climáticas na programação dos fundos para novas infraestruturas. Estas políticas devem resultar numa lenta inversão da tendência que conduziu ao aumento da quota-parte do transporte rodoviário nos modos de transporte.

- *As medidas tomadas para reduzir a quantidade de gases com efeito de estufa gerada pelos combustíveis* levaram à utilização de combustíveis alternativos, que representavam (em 2010) cerca de 6 %[14] do consumo de energia no transporte rodoviário. A legislação em vigor[15] visa favorecer a utilização de combustíveis que produzam menos gases com efeito de estufa e de energias renováveis nos transportes, e estabeleceu metas quantitativas para esse efeito, as quais estão atualmente a ser revistas[16]. A recente iniciativa «Energia Limpa para os Transportes» e as orientações revistas para a rede transeuropeia de transportes (RTE-T), apoiadas pelo Mecanismo Interligar a Europa, constituem formas adicionais de apoio ao desenvolvimento de infraestruturas para combustíveis alternativos e ao aumento da utilização de gás natural e biometano pelos veículos pesados[17,18,19]. A Comissão também propôs[20] a revisão da Diretiva Tributação da Energia[21], que reestruturará o atual sistema e incluirá um elemento de CO_2 na tributação dos combustíveis.

- *O apoio ativo à conceção e à introdução de veículos com menor pegada de carbono* já está em curso. A iniciativa «Veículos Ecológicos», enquadrada no Sétimo Programa-Quadro de Investigação, incluía a melhoria da eficiência energética dos veículos pesados e a redução das emissões de CO_2. O apoio aos veículos não poluentes e eficientes está igualmente refletido no proposto «Programa-Quadro de Investigação e Inovação – Horizonte 2020»[22]. A legislação da UE também apoia

13 COM(2011) 650 final, adoção prevista para meados de 2013.
14 Fonte: Eurostat
15 A Diretiva 2009/28/CE relativa à promoção da utilização de energia proveniente de fontes renováveis (Diretiva Energias Renováveis) estabeleceu uma meta obrigatória de 10 % de energias renováveis para o setor dos transportes. Ao mesmo tempo, uma alteração à Diretiva 98/70/CE (Diretiva Qualidade dos Combustíveis) estabeleceu um objetivo obrigatório a atingir até 2020 de redução em 6 % da quantidade de gases com efeito de estufa gerados pelos combustíveis utilizados nos transportes rodoviários e nas máquinas móveis não rodoviárias.
16 COM(2012) 595, http://ec.europa.eu/energy/renewables/biofuels/doc/biofuels/com_2012_0595_en.pdf
17 Comunicação da Comissão COM(2013) 17 «Energia limpa para os transportes: uma estratégia europeia para os combustíveis alternativos», e proposta de diretiva COM(2013) 18 relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos. http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt//
18 Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE.
19 Regulamento (UE) n.º 1316/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, que cria o Mecanismo Interligar a Europa, altera o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga os Regulamentos (CE) n.º 680/2007 e (CE) n.º 67/2010.
20 COM(2011) 168/3.
21 Diretiva 2003/96/CE do Conselho, de 27 de outubro de 2003, que reestrutura o quadro comunitário de tributação dos produtos energéticos e da eletricidade, JO L 283 de 31.10.2003, p. 51.
22 http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index_en.cfm?pg=h2020

ativamente a aquisição de veículos mais ecológicos pelas entidades públicas[23]. A legislação de homologação[24] relativa aos pesos e dimensões introduziu recentemente uma derrogação para os dispositivos aerodinâmicos fixados na retaguarda dos novos camiões/reboques (50 cm). Consentânea com essa medida, a Comissão propôs recentemente[25] uma revisão da Diretiva 96/53/CE relativa aos pesos e dimensões dos veículos no tráfego internacional, que vai mais longe ao propor um novo conjunto de derrogações que deverão permitir o surgimento de soluções que melhorem o aerodinamismo dos veículos pesados.

- *A importância da exploração da frota de veículos é também reconhecida e abordada.* A legislação relativa às portagens rodoviárias contribui para melhorar a eficiência dos transportes e reduzir o consumo de combustível e as emissões de CO_2. Nos casos em que foram aplicadas, as taxas cobradas aos veículos pesados de mercadorias em conformidade com a Diretiva 1999/62/CE[26] otimizaram a utilização do transporte rodoviário, uma vez que reduziram a circulação de veículos vazios e melhoraram as taxas de ocupação dos veículos, aceleraram a renovação das frotas e criaram condições para uma maior comodalidade. A recente diretiva relativa aos sistemas de transporte inteligentes contribuirá para acelerar o desenvolvimento e a implantação de tecnologias da informação no domínio do transporte rodoviário e para as interfaces com outros modos de transporte[27]. Além disso, em dezembro de 2013, a Comissão formulou recomendações específicas para uma ação coordenada entre todos os níveis da administração e entre o setor público e o setor privado na área da logística urbana, da regulamentação do acesso às cidades, na implantação de soluções no quadro dos sistemas de transporte inteligentes (STI) e na área da segurança rodoviária urbana.

O quadro da política de transportes continuará a ser melhorado. Tal como anunciado no Livro Branco dos Transportes, estão a ser preparadas algumas iniciativas que o reforçarão ainda mais:

- *A quota modal e a mudança* para modos de transporte hipocarbónicos será uma vertente a aprofundar. A *iniciativa «e-freight»* prevista deverá criar um quadro para simplificar o fluxo eletrónico de informações associado ao fluxo físico de mercadorias. Várias ações previstas no Livro Branco dos Transportes[28] também influenciarão a quota modal, nomeadamente o desenvolvimento do transporte de mercadorias multimodal e de corredores multimodais de tráfego de mercadorias, bem como novos enquadramentos para a navegação interior.
- Algumas ações influenciarão *o funcionamento do transporte de mercadorias* e prevê-se que contribuam para a redução do consumo de energia:

---

23 Diretiva 2009/33/CE, JO L 120 de 15.5.2009, p. 5.
24 Regulamento (CE) n.º 661/2009 e Diretiva 2007/46/CE.
25 COM(2013) 195 final.
26 Diretiva 1999/62/CE, com a redação que lhe foi dada pelas Diretivas 2006/38/CE e 2011/72/UE, http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1999L0062:20111015:PT:PDF (versão consolidada).
27 Além disso, no âmbito do atual 7.º Programa-Quadro, são apoiadas atividades de I&D dedicadas ao desenvolvimento de STI,
atividades essas que prosseguirão no próximo programa-quadro de investigação e inovação da UE para o período 2014-2020 (Horizonte 2020).
28 Livro Branco dos Transportes, ações 1 «Mercado interno dos serviços de transporte ferroviário», 5 «Enquadramento adequado da navegação interior», 7 «Transporte multimodal de mercadorias», 33 «Logística urbana sem emissões 2030» e 35 «Corredores multimodais de tráfego de mercadorias». Ver http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:PT:PDF

– A reformulação da diretiva relativa à carta de condução, em 2012, introduziu *requisitos de condução ecológica* para os exames de motorista de camiões e estão previstos outros esforços para implementar estas disposições;

– A *revisão em curso da legislação relativa às portagens rodoviárias* tem por objetivo promover a associação mais sistemática das portagens rodoviárias à distância percorrida, refletindo os custos das infraestruturas e os custos externos, com base nos princípios do poluidor-pagador e do utilizador-pagador;

– Está em preparação uma *iniciativa no domínio da pegada de carbono*, que visa aumentar a transparência e melhorar as informações fornecidas aos utilizadores finais sobre o impacto do transporte de mercadorias e de passageiros em termos de emissões de CO_2;

– Por último, a revisão das restrições impostas à cabotagem rodoviária, conforme proposta no Livro Branco dos Transportes, poderia contribuir igualmente para tornar o transporte rodoviário mais eficiente, aumentando a taxa de ocupação dos veículos, se feita gradualmente e combinada com medidas destinadas a melhorar o controlo da aplicação da legislação e a atenuar eventuais riscos de procura induzida de transporte rodoviário.

No entanto, até à data, nada foi feito a nível da UE para reduzir o consumo de combustível e as emissões de CO_2 dos veículos pesados colocados no mercado, à semelhança do que foi feito para os automóveis de passageiros e os veículos comerciais ligeiros. O Livro Branco dos Transportes frisou a necessidade de uma ação mais profunda neste domínio[29].

3.2. Ações de curto prazo para corrigir o défice de dados

Tal como referido no ponto 2.3, um requisito prévio para a redução do consumo de combustível e das emissões de CO_2 dos veículos pesados é a sua medição e monitorização. Com esses dados, eliminar-se-ão alguns dos principais obstáculos de mercado ainda existentes, porque haverá maior transparência e a possibilidade de comparar os veículos, o que estimula a concorrência entre os construtores e permite sensibilizar os utilizadores finais. O resultado deverá ser a produção e a compra de veículos pesados mais eficientes em termos de consumo de combustível, que emitam menos CO_2.

Prevê-se atingir esse objetivo em duas fases:

- **Desenvolvimento de uma ferramenta de simulação**

Devido à diversidade de modelos de veículos pesados e suas finalidades (por exemplo, camiões-cisterna, autocarros, etc.), não faz sentido realizar para esses veículos ensaios de CO_2 semelhantes aos dos automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros. A simulação informática tem várias vantagens, uma vez que, à partida, cobre todos os aspetos dos veículos pesados, é versátil e garante uma excelente relação custo/eficácia. Desde 2009, a Comissão, em cooperação com as partes interessadas do setor, tem vindo a desenvolver uma ferramenta de simulação, conhecida pela sigla VECTO[30], para medir as emissões de CO_2 dos veículos pesados, ou seja, as emissões devidas ao motor e à transmissão, à aerodinâmica, à resistência

29 Ação 26: «*Normas adequadas para as emissões de CO_2 dos veículos de todos os modos de transporte, se necessário complementadas por requisitos de eficiência energética, de modo a abranger todos os sistemas de propulsão*».

30 *Vehicle Energy Consumption Calculation Tool* (VECTO).

ao rolamento e aos equipamentos auxiliares dos veículos. Embora outros países como os EUA e o Canadá tenham adotado recentemente legislação em matéria de emissões de CO_2 dos veículos pesados com base nas emissões causadas pelo motor e pelo quadro/habitáculo, a VECTO deverá ser a primeira metodologia orientada para estimar as emissões de CO_2 do veículo pesado completo, incluindo o reboque.

O Centro Comum de Investigação da Comissão participa ativamente neste projeto. Em abril de 2013, publicou o relatório de «validação do conceito»[31], que conclui que, nesta fase dos ensaios, a VECTO produz estimativas das emissões suficientemente aproximadas dos valores reais e suficientemente fiáveis para servirem de base para o sistema europeu de medição do consumo de combustível e das emissões de CO_2 dos veículos pesados.

O ajustamento e o aperfeiçoamento da metodologia de simulação reforçará a sua fiabilidade e precisão. Espera-se que a VECTO esteja operacional em maio de 2014 para, pelo menos, três categorias de veículos pesados que, em conjunto, respondem por mais de 50 % das emissões de CO_2 dos veículos pesados. A ideia é estender progressivamente esta metodologia a outras categorias de veículos pesados.

- **Ação legislativa necessária para medir, certificar e comunicar as emissões de CO_2 dos veículos pesados**

A VECTO dá uma medida do consumo de combustível e das emissões de CO_2 dos novos veículos pesados matriculados. Estes valores, testados e verificados, poderão ser fornecidos em relação a cada novo veículo pesado matriculado e ser comunicados e monitorizados. Tal implica duas ações legislativas que podem ser levadas a cabo em paralelo.

(i) A *certificação* do consumo de combustível e das emissões de CO_2 exige a adaptação da legislação pertinente relativa à homologação. Para isso, será necessário incluir na legislação a metodologia para determinar esses valores, permitindo, assim, que estes sejam certificados pelas autoridades dos Estados-Membros. Essas informações devem, por conseguinte, ser igualmente disponibilizadas aos compradores.

(ii) A *comunicação* é necessária para facilitar a monitorização e a divulgação dos valores certificados das emissões de CO_2 dos novos veículos pesados matriculados na UE. Obrigará à adoção, através do processo legislativo ordinário, de uma nova legislação sobre a comunicação, pelos Estados-Membros, de dados sobre as emissões de CO_2 dos veículos pesados à Comissão, calculados pela VECTO, à semelhança dos que existem para os automóveis de passageiros e os veículos comerciais ligeiros.

O problema do défice de dados deve ser resolvido antes de se poder pensar em medidas mais ambiciosas. Embora a certificação, a comunicação de dados e a melhoria das informações fornecidas ao consumidor não devam reduzir significativamente as emissões de CO_2 dos veículos pesados, espera-se que tenham um impacto positivo, na medida em que reforçam a transparência do mercado no que toca à eficiência dos veículos e, por conseguinte, melhoram a concorrência.

31 Disponível em: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/studies_en.htm

3.3. Opções políticas para o médio prazo

Para atingir os objetivos ambiciosos de redução dos gases com efeito de estufa de um modo economicamente eficiente, definidos para 2030, os transportes terão também de dar um contributo maior. É possível conceber um leque de opções políticas de médio prazo para reduzir as emissões de CO_2 dos veículos pesados. Embora a fixação de limites médios obrigatórios para as emissões de CO_2 dos novos veículos pesados matriculados pareça ser a opção mais evidente, porquanto assegura, nomeadamente, a coerência com a forma como são regulamentadas as emissões dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros, podem ser consideradas outras opções, como a disponibilização de infraestruturas modernas de apoio à utilização de combustíveis alternativos para os veículos pesados, um regime mais inteligente de tarifação da utilização das infraestruturas, a utilização efetiva e coerente da tributação dos veículos pelos Estados-Membros e outros mecanismos baseados no mercado. As diferentes opções não se excluem mutuamente. Em qualquer caso, será efetuada uma avaliação de impacto para identificar a ou as opções mais convenientes em termos de custo-eficácia.

Como condição prévia para novas ações, a ferramenta de simulação VECTO deve estar plenamente operacional e a legislação relativa à certificação e comunicação de dados sobre as emissões de CO_2 dos veículos pesados deve estar aprovada. Também são necessários mais estudos para confirmar o potencial tecnológico, perceber melhor os fatores que impedem a adesão do mercado à tecnologia e reavaliar os custos e benefícios da redução do CO_2 dos veículos pesados, assim como a estrutura de incentivos que deverá existir para se fabricarem veículos pesados mais eficientes do ponto de vista energético.

4. CONCLUSÃO

As emissões de CO_2 dos veículos pesados aumentaram ao longo das duas últimas décadas, embora a crise económica tenha interrompido o crescimento constante anteriormente observado, e, sem uma mudança de políticas, deverão continuar a ser, a longo prazo, significativamente superiores aos níveis de 1990. Ora, essa evolução é incompatível com o objetivo definido no Livro Branco dos Transportes de reduzir em 60 % as emissões de CO_2 do setor dos transportes até 2050, em relação ao nível de 1990. Um elemento fundamental que impede a tomada de medidas para resolver o problema dessas emissões é o défice de dados, que resulta do facto de as emissões de CO_2 dos veículos pesados não serem medidas nem certificadas nem registadas quando os novos veículos são matriculados.

Há grandes possibilidades, graças à utilização das tecnologias mais recentes, de melhorar o desempenho dos veículos pesados e reduzir as emissões de CO_2 de uma maneira eficiente e económica. Os obstáculos de mercado impedem atualmente a plena exploração dessas possibilidades. Uma estratégia geral baseada numa série de medidas adequadas pode permitir explorar uma grande parte dessas possibilidades.

A estratégia proposta, que tem em vista proporcionar às partes interessadas maior previsibilidade no que se refere à evolução das políticas e da regulamentação neste domínio, prevê ações de curto prazo destinadas a incutir maior transparência no mercado e a promover a redução das emissões, designadamente:

- uma série de iniciativas previstas no Livro Branco dos Transportes, destinadas a reforçar as atuais políticas da UE que contribuem direta ou indiretamente para reduzir o consumo de combustível e as emissões de CO_2 dos veículos pesados;

- uma ação destinada a resolver o problema identificado do défice de dados através da medição do consumo de combustível e das emissões de CO_2 dos veículos pesados recorrendo à ferramenta VECTO, bem como da certificação e da comunicação de dados sobre as emissões de CO_2 dos veículos novos matriculados. A Comissão prevê a apresentação de propostas legislativas nesse sentido em 2015.

Uma vez implementadas estas ações de curto prazo, e com base nos resultados do trabalho mais profundo de análise que será realizado, serão consideradas opções políticas para o médio prazo, nomeadamente a fixação de limites obrigatórios para as emissões de CO_2 dos novos veículos pesados matriculados, para ajudar a implementar o quadro político da UE para 2030 em matéria de clima e energia.

A Comissão convida o Conselho e o Parlamento Europeu a aprovarem esta estratégia e a ajudarem a concretizar as ações descritas. Além disso, convida as partes interessadas, em especial a indústria automóvel e o setor dos serviços de transporte, a apoiarem esta estratégia de redução do consumo de combustível e das emissões de CO_2 dos veículos pesados no quadro da política geral da UE que visa a transição para uma economia hipocarbónica.