Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 88/77/CEE do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às medidas a tomar contra as emissões de gases e partículas poluentes pelos motores "diesel" utilizados em veículos» [1]

(98/C 407/05)

Em 3 de Julho de 1998, o Conselho decidiu, em conformidade com o disposto no artigo 100º-A do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

Incumbida a Secção de Indústria, Comércio, Artesanato e Serviços da preparação dos correspondentes trabalhos, emitiu parecer em 8 de Julho de 1998 (relator: E. Bagliano).

Na 357ª reunião plenária de 9 e 10 de Setembro de 1998 (sessão de 9 de Setembro), o Comité Económico e Social adoptou, por 100 votos a favor e 3 abstenções, o parecer seguinte.

1. Introdução

1.1. A legislação comunitária relativa à limitação das emissões dos escapes dos motores diesel destinados a veículos comerciais consta da Directiva 87/77/CEE, de 3 de Dezembro de 1987 [2], alterada pelas Directiva 91/542/CEE, de 1 de Outubro de 1991 [3] e Directiva 96/1/CE, de 22 de Janeiro de 1996 [4].

1.2. O artigo 5º da Directiva 91/542/CEE incumbia a Comissão de propor um novo agravamento das medidas respeitantes às emissões poluentes destes motores, a aplicar após 1 de Outubro de 1999, que tivesse em consideração:

— o progresso técnico;

— a evolução da qualidade dos combustíveis;

— a conveniência de rever os métodos de ensaio para melhorar a sua correlação com as modalidades reais de utilização dos veículos comerciais.

1.3. Seguidamente, o programa *Auto Oil I* (1996), alvo de uma comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho [5], confirmava a necessidade desse agravamento da legislação restritiva sobre emissões dos veículos comerciais, com particular referência aos óxidos de azoto (NO_x) e às partículas. Recomendava, além disso, uma redução de 30 % dos valores entrados em vigor em 1996 relativamente a estes poluentes.

1.4. A Comissão, com a proposta em apreço, corresponde ao mandato que lhe foi conferido pelo Conselho (cfr. artigo 5º da supramencionada Directiva 91/452/CEE) e, simultaneamente, actua em coerência com as recomendações do programa *Auto Oil I*.

2. Síntese da proposta da Comissão

2.1. A Comissão propõe (ver os anexos à proposta de directiva), não só novos valores-limite para as emissões dos motores para veículos comerciais, como também várias novidades quanto ao âmbito de aplicação da Directiva e aos métodos de ensaio.

2.2. No que diz respeito ao calendário, a Comissão prevê impor as novas medidas a partir de 1 de Outubro de 2000, para os novos tipos de motor, e a partir de Outubro de 2001 para todos os motores que já possuam um certificado de conformidade, portanto um ano mais tarde do que a data indicada pelo Conselho (ver 1.2).

2.3. A Comissão compromete-se também a elaborar, até 31 de Dezembro de 1999, uma proposta com vista a obter substanciais reduções das emissões dos motores abrangidos pela actual directiva, com entrada em vigor após 31 de Outubro de 2005 (ver artigo 4º). Nela serão tidos em consideração os progressos efectuados:

— no desenvolvimento da tecnologia;

— no desenvolvimento de um ciclo de ensaios harmonizado a nível mundial;

— no aperfeiçoamento de sistemas de diagnóstico a bordo (DAB);

— no estabelecimento de disposições de durabilidade.

2.4. As novidades apresentadas pela Comissão respeitam:

— ao alargamento do âmbito de aplicação aos motores a gás natural (GN) e a gás de petróleo liquefeito (GPL) destinados a veículos comerciais;

---

[1] JO C 173 de 8.6.1998, p. 1.
[2] JO L 36 de 3.12.1987.
[3] JO L 295 de 25.10.1991.
[4] JO L 40 de 17.2.1996.
[5] COM(96) 248 final, de 18.6.1996.

— a um novo ciclo de ensaios em estado estacionário (ensaio ESC) que substitui o ciclo actualmente utilizado;

— à verificação dos fumos num ensaio de sequência de patamares de carga (ensaio ELR), que se vem juntar às medições dos fumos impostas pela Directiva 72/306/CEE, de 2 de Agosto de 1972;

— a um ciclo de ensaios transiente ou transitório, isto é, segundo a carga e regime do motor (ensaio ETC).

2.5. A Comissão propõe ainda que:

— todos os motores diesel convencionais sejam submetidos a ciclos de ensaios ESC e ELR;

— os motores diesel dotados de sistemas avançados de controlo das emissões sejam submetidos aos dois ciclos de ensaios supramencionados, bem como ao ciclo de ensaio transiente ETC;

— os motores a combustível gasoso (GPL ou GN) sejam submetidos apenas ao ciclo de ensaio transiente ETC.

2.6. Os novos valores-limite para os motores diesel representam, em comparação com as normas que entraram em vigor em 1996, e tendo em conta as diferenças de modalidades entre novo e antigo método de ensaio, uma redução equivalente a 30 % para os óxidos de azoto (NO_x) e as partículas.

2.7. Para os motores a combustíveis gasosos, ensaiados segundo o método ETC, são aplicados valores «diferenciados» para as emissões de hidrocarbonetos não metânicos e para as emissões de metano.

2.8. Por fim, a Comissão aduziu razões técnicas que justificam a aplicação de um limite de partículas menos severo aos pequenos motores diesel de alta velocidade, tal como já está estabelecido na Directiva 96/1/CE. A redução das emissões de partículas é, no entanto, equivalente a 40 % dos valores em vigor até 30 de Setembro de 1997.

3. **Observações na generalidade**

3.1. O Comité concorda com a data de aplicação das novas normas propostas ser um ano posterior à prevista no mandato do Conselho (ver pontos 1.2 e 2.2). As importantes novidades introduzidas impõem, com efeito, um pré-aviso com antecedência suficiente para que a indústria se possa adaptar.

3.2. A melhoria da correlação entre condições de ensaio e condições reais de utilização em estrada dos veículos comerciais (ver ponto 2.4) provocará, na prática, uma redução das emissões de poluentes superior às percentagens que podem ser deduzidas da simples comparação dos valores-limite impostos em 1996 com os propostos actualmente. Tal é tanto mais positivo quanto é cada vez mais evidente o aumento do tráfego ligado à actividade comercial, seja para o transporte de mercadorias, seja para transporte de pessoas, daí o seu contributo cada vez maior para a poluição atmosférica.

3.3. A este respeito, o Comité solicita à Comissão que elabore com celeridade uma proposta de alteração à Directiva 96/96/CE relativa aos controlos técnicos periódicos dos veículos a motor. Esta proposta deveria ter como objectivo a introdução de controlos dos fumos dos veículos comerciais efectuados em estrada (road side check). É realmente experiência corrente encontrar nas estradas europeias veículos que, devido a falta de manutenção, idade, uso de combustível de má qualidade ou outros motivos, libertam nuvens de fumo negro e naturalmente também níveis de poluentes bem mais elevados do que os certificados originalmente. Os controlos mais severos e eficazes sobre os veículos em circulação deveriam também ser acompanhados de acções que favorecessem uma renovação do próprio parque e o desmantelamento em sucata de veículos com idade e quilometragem demasiadas.

3.4. O alargamento do âmbito de aplicação da directiva (ver 2.4) aos motores que utilizam combustíveis gasosos (GLP e GN) acaba por vir clarificar este sector. Até ao presente, não se tinha efectivamente codificado a legislação sobre poluição a aplicar a estes motores. O Comité espera assistir a uma cada vez maior divulgação dos veículos que utilizam estas tecnologias especialmente em ambientes urbanos, devido aos seus baixos níveis de poluição e de ruído. A este respeito devem considerar-se instrumentos fiscais adequados para incentivar a aquisição de veículos alimentados a combustíveis gasosos (GLP e GN) em benefício da qualidade do ar.

3.5. O Comité convida a Comissão a estabelecer disposições mais severas para os veículos urbanos a combustíveis gasosos poderem usufruir das facilidades fiscais referidas no ponto 3.4.

3.6. Além disso, o Comité deseja que a iniciativa relativa ao desenvolvimento de um ciclo de ensaios harmonizado à escala mundial (ver 2.3) não atrase o processo, iniciado com a proposta sub judice, de encaminhamento para a existência de veículos comerciais cada vez mais respeitadores do ambiente. Ao mesmo tempo, o Comité dá-se conta da importância — num mercado cada vez mais mundial — da harmonização à escala mundial também dos procedimentos de homologação, com o objectivo de atingir uma situação do tipo «homologado num país, aceite por todos».

4. **Observações na especialidade**

4.1. *Métodos de ensaio*

O Comité concorda com o facto de que os actuais métodos de ensaio deixaram de corresponder ao progresso técnico alcançado e congratula-se com o facto de a Comissão, com a presente proposta de directiva, enfrentar de modo realista esta problemática.

4.1.1. Até hoje, efectivamente, os motores diesel têm sido homologados segundo um ciclo de ensaios, conhecido como o ciclo «13 Modos», que estabelece 13 modos de funcionamento do motor a regime/carga constantes. Este ciclo de 13 modos, desenvolvido no âmbito da CEE-ONU na década de 70, deixou de oferecer um controlo adequado das emissões, visto que, na sequência da evolução técnica tanto no campo dos motores como no dos veículos, deixou de haver correlação (ver 3.2) com as condições reais de funcionamento dos motores na estrada.

O uso cada vez mais divulgado de sistemas electrónicos de controlo do motor permite, também, optimizar o rendimento dos motores quanto às «emissões», em pontos específicos do funcionamento simulado (13 modos) previstos no ciclo de ensaios; quanto aos «consumos», nos restantes pontos (sem prejuízo das emissões), «iludindo» assim o próprio ciclo, isto é, alterando os resultados em prova real do veículo.

4.1.2. O Comité regista o facto de os novos métodos de ensaio — destinados a dar resposta às problemáticas supramencionadas (correlação com as condições reais de utilização e possibilidade de «enganar» o ciclo) — se terem desenvolvido no âmbito do Grupo «Pollution and Energy» da CEE-ONU (GRPE) e vê com agrado o facto de:

— nos trabalhos terem participado peritos nacionais, laboratórios independentes e peritos da indústria;

— durante os trabalhos terem sido analisados diferentes ciclos de ensaios, incluídos os do tipo transitório (ou transiente) (ver 2.4);

— o grupo ter tido em conta os métodos de ensaio utilizados por outros países (EUA, ciclo de ensaio transiente, e Japão, ciclo de ensaios em estado estacionário), bem como das consequências que tais métodos têm em objectivos pré-fixados (p.ex., relativamente ao ciclo de ensaios EUA: boa correlação com as condições reais de utilização, mas escassa protecção contra a possibilidade de «iludir» o ciclo).

4.1.3. O Comité acolhe favoravelmente as recomendações dos peritos e da própria Comissão, mas sublinha a necessidade de aprofundar os estudos e as experiências na matéria, solicitando também o estabelecimento de uma solução comum para todos os motores em previsão do novo agravamento das normas previsto pela Comissão para 2005. O Comité sublinha que essa «solução comum» deve ter como objectivo um elevado grau de protecção do ambiente e, assim, ter em devida conta as condições de funcionamento do motor (como as fases transitórias, isto é, por exemplo as aceleradas) que correspondem a elevados níveis de emissões.

4.2. *Valores-limite*

4.2.1. O Comité toma conhecimento de que os novos limites propostos pela Comissão fazem parte de uma série de acções empreendidas com base nos resultados do programa *Auto Oil I*. Este estudo teve como objectivo a identificação de um conjunto de acções destinadas a atingir — em 2010 — os níveis de qualidade de ar recomendados pela OMS [1], na convicção de que os custos sociais da poluição justificam tal objectivo. Ao mesmo tempo, este conjunto de acções deve colocar-se correctamente numa perspectiva de optimização da relação custo-benefício.

4.2.2. O Comité lembra o importante papel que a melhoria da qualidade dos carburantes pode e deve desempenhar na redução dos níveis das emissões do parque automóvel. É assim de opinião que as acções programadas para 2000 e 2005 devam ir ao ponto de impor mesmo prescrições (específicas) para os gasóleos e gasolinas coerentes com os objectivos comunitários em matéria de ambiente. A este propósito, o Comité solicita que o Conselho e o Parlamento Europeu — na fase de «conciliação» sobre as propostas da Comissão neste capítulo — tomem decisões que dêem uma resposta positiva às expectativas dos cidadãos europeus em termos de «qualidade do ar».

4.2.3. O Comité espera que a Comissão, ao formular esta proposta de directiva, tenha tido em conta a experiência já adquirida em alguns países da Comunidade (como a Suécia).

Observa ainda que a presente proposta, bem como a que proximamente será elaborada relativamente a 2005, devem ser avaliadas na óptica dos compromissos que a Comissão subscreveu em Quioto sobre a redução das emissões de CO_2.

4.2.4. O Comité aprova a decisão da Comissão (ver 2.7) de introduzir o conceito de hidrocarbonetos não metânicos não queimados ao definir os limites para as emissões dos motores que utilizam combustíveis gasosos.

4.2.5. No atinente ao metano, embora sendo um gás extremamente estável e que, portanto, não contribui para a formação de ozono, a introdução de um limite máximo permissível (ver quadro no ponto 6.2.1 do Anexo I à proposta de directiva) garante, apesar de tudo, que a utilização em larga escala dos combustíveis gasosos não ocorra em detrimento da necessidade de conter a produção de gases com efeito de estufa.

4.2.6. No que diz respeito aos pequenos motores diesel rápidos, o Comité confirma as razões técnicas recordadas pela Comissão para justificar um valor-limite para as partículas mais elevado (veja-se o ponto 2.8). Contudo, insiste em que — no âmbito de uma colaboração entre a indústria e os interlocutores sociais

[1] Organização Mundial de Saúde.

(voto já expresso no parecer proferido pelo Comité em 1995 [1]) sobre a Directiva 96/1/CE) — se verifique a possibilidade de equiparar tal valor ao valor-limite preceituado para todos os demais motores diesel.

[1] JO C 155 de 21.6.1995.

Bruxelas, 9 de Setembro de 1998.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Tom JENKINS

Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à harmonização de certos aspectos do direito de autor e dos direitos conexos na Sociedade da Informação» [1]

(98/C 407/06)

Em 6 de Fevereiro de 1998, o Conselho da União Europeia decidiu, em conformidade com o artigo 100º-A do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

A Secção de Indústria, Comércio, Artesanato e Serviços, incumbida de preparar os correspondentes trabalhos, emitiu parecer em 8 de Julho de 1998. Foi relator R. Moreland.

Na 357ª reunião plenária de 9 e 10 de Setembro de 1998 (sessão de 9 de Setembro), o Comité Económico e Social adoptou o seguinte parecer, por 93 votos a favor, 3 votos contra e 2 abstenções.

1. **Introdução: Proposta da Comissão**

1.1. A presente proposta de directiva resulta das respostas ao Livro Verde da Comissão de 1995 [2]. É, todavia, o mais recente acto legislativo decorrente do Livro Verde inicial sobre os direitos de autor na Sociedade da Informação, de 1998 [3], e, talvez, a mais importante das propostas apresentadas até à data.

1.2. Esta directiva tem dois objectivos fundamentais: em primeiro lugar, dar continuidade ao processo de harmonização dos direitos de autor e dos direitos conexos, na linha do Livro Verde; em segundo lugar, transpor para o direito comunitário os recentes tratados da Organização Mundial da Propriedade Intelectual (OMPI) sobre direito de autor e sobre prestações e fonogramas, adoptados em Genebra em Dezembro de 1996.

1.3. As propostas na sua globalidade são coerentes, de uma maneira geral, com as observações do Comité sobre o Livro Verde e com os tratados da OMPI. A Comissão adoptou uma abordagem com quatro vertentes:

1.3.1. manter o correcto funcionamento do mercado interno;

1.3.2. manter a máxima flexibilidade para os Estados-Membros no contexto da subsidiariedade;

1.3.3. proteger e salvaguardar os direitos de propriedade intelectual, especialmente os relativos ao conteúdo em linha;

1.3.4. assegurar o equilíbrio entre a necessidade de proteger os direitos de propriedade intelectual e os direitos dos utilizadores e do público em geral.

1.4. A questão central em debate é a de saber até que ponto determinadas excepções aos direitos de autor e direitos conexos harmonizados devem ser deixadas à interpretação de cada Estado-Membro. Por outras palavras, na actual versão os Estados-Membros gozam de considerável discricionaridade quanto ao nível exacto de tais excepções, que contemplam, nomeadamente, a reprodução em papel, as utilizações não comerciais a

[1] JO C 108 de 7.4.1998, p. 6.
[2] «O direito de autor e os direitos conexos na Sociedade da Informação» — COM(95) 382 final de 19.7.1995 — JO C 9 de 1.4.1996.
[3] «Livro Verde sobre os direitos de autor e o desafio tecnológico — Problemas de direitos de autor que exigem uma acção imediata» — COM(88) 172 final de 7.7.1988 — JO C 7 de 23.3.1989.