Parecer sobre a proposta de directiva do Conselho relativa às medidas a tomar contra a poluição do ar pelas emissões provenientes dos veículos a motor e que altera a Directiva 70/220/CEE [1]

(93/C 201/05)

Em 5 de Fevereiro de 1993, o Conselho decidiu, nos termos do artigo 100º A do Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

A Secção da Indústria, do Comércio, do Artesanato e dos Serviços, incumbida da preparação dos trabalhos do Comité sobre esta matéria, emitiu parecer em 5 de Maio de 1993. Foi relator G. Pearson.

Na 306ª reunião plenária (sessão de 26 de Maio de 1993), o Comité Económico e Social adoptou por unanimidade o parecer que se segue.

1. Introdução

1.1. O Comité congratula-se com o disposto na proposta de directiva pendente, que considera um novo passo dado no sentido de tornar menos grave a poluição ambiental provocada pelas emissões provenientes dos veículos a motor.

1.2. A directiva de base, relativa aos níveis de emissões provenientes do combustível dos veículos a motor de seis ou menos lugares sentados e de massa igual ou inferior a 2 500 kg, é a Directiva 70/220/CEE de 20 de Março de 1970 [2]. Desde então têm vindo a ser adoptadas directivas que vão progressivamente reduzindo os valores admissíveis das emissões de CO, HC, NO_x e de partículas, sendo a última delas a Directiva 91/441/CEE (20 de Junho de 1991) [3].

1.3. Na Directiva 91/441/CEE exigia-se da Comissão que propusesse, até 31 de Dezembro de 1992, uma nova redução dos valores-limite autorizados de emissões com base na melhor tecnologia existente após 1996. A actual proposta constitui o cumprimento dessa obrigação ao estabelecer o enquadramento para uma nova redução das emissões a entrar em vigor até ao ano 2000.

2. Observações na generalidade

2.1. A aplicação dos valores-limite previstos na Directiva 91/441/CEE implicou alterações na tecnologia dos motores e a utilização de catalizadores de três vias. Prevê-se que estas novas tecnologias venham a tornar-se ainda mais sofisticadas com a redução de 20 % do valor-limite para o CO e de 50 % para o HC e o NO_x até 1996. Até agora, o valor-limite das emissões dos veículos de passageiros era igual para os veículos com motores a gasolina e com motores a gasóleo. A nova proposta reconhece que tal deixou de ser possível, sendo agora necessário estabelecer distinção entre os dois carburantes; é necessário, além disso, estabelecer dois níveis diferentes autorizados de emissão para os veículos automóveis equipados com motores diesel para ter em conta a injecção directa e a injecção indirecta.

2.2. Conformidade da produção: a nova proposta introduz, com vista a uma aplicação mais eficiente dos valores-limite de emissões a nível da produção, um procedimento estatístico de amostragem. As directivas precedentes relativas aos níveis de emissão dos motores previam uma tolerância relativamente a variações entre os protótipos recepcionados e os veículos produzidos em série; esta variação autorizada, que diminuira de 25 % para 16 %, desaparece. O Comité, embora admitindo que o novo sistema possa ser eficaz, chama a atenção para a necessidade de um controlo apertado da operação para garantir que seja melhor do que o método actual.

2.3. Dado ser um ano o prazo mínimo para a aplicação do novo modo de recepção e dos novos valores-limite a todos os tipos de veículos, concordou-se com aceitar 1 de Janeiro de 1996 e 1 de Janeiro de 1997 como datas razoáveis para a aplicação da nova directiva.

2.4. O «alvo a médio prazo»: pretender novas reduções para o ano 2000 deve passar por um estudo de investigação urgente. Só poderá conseguir-se uma melhor protecção do ambiente através de uma abordagem multifacetada que combine acções nos domínios das tecnologias dos motores/veículos, da qualidade do carburante, da inspecção e manutenção dos veículos em circulação e das emissões por evaporação.

2.4.1. Devem estar à disposição de todos os veículos, por toda a parte nos Estados-membros, gasolina e gasóleo de boa qualidade, sendo essencial a coordenação com a indústria petrolífera, se se pretender cumprir os prazos fixados para a aplicação. Deveria ser incentivada a utilização de carburantes respeitadores do ambiente.

2.4.2. O Comité recomenda o lançamento de um programa comunitário de investigação e desenvolvi-

(1) JO nº C 56 de 26. 2. 1993, p. 34.
(2) JO nº C 112 de 20. 12. 1970, p. 1.
(3) JO nº L 242 de 30. 8. 1991, p. 1.

mento relacionado com a qualidade e a eficácia de carburantes alternativos para veículos a motor.

2.4.3. Os Estados-membros deveriam atribuir maior prioridade à gestão do transporte e à regulação do trânsito, em especial nas áreas urbanas, a fim de reduzir a poluição provocada pelos gases de escape dos veículos.

3. A Comissão salienta que os custos resultantes da observância das normas propostas «... serão relativamente substanciais», o que é verdade, embora seja questionável a afirmação da Comissão de que aqueles custos serão reduzidos em consequência do crescimento do mercado interno. No entanto, o Comité considera tratar-se de um custo que deve ser pago para se ir um pouco mais longe no melhoramento da qualidade do ambiente.

4. Os Estados-membros são encorajados a examinar os parâmetros previstos pela Comissão para os incentivos fiscais destinados aos veículos a motor que obedeçam às futuras normas de emissão fixadas no artigo 3º da Directiva. Os Estados-membros deveriam também prever incentivos à modernização do parque automóvel.

5. Observações na especialidade

5.1. O Comité salienta uma vez mais a falta de firmeza de muitos Estados-membros na verificação da observância das normas mínimas exigíveis na manutenção dos veículos a motor, em especial no que se refere aos níveis de emissão. O Comité congratulou-se com a Directiva 92/55/CEE relativa ao controlo técnico dos veículos a motor, pelo que insiste na necessidade de se aplicarem, sem mais demora, em todos os Estados-membros, as disposições desta Directiva.

5.2. O Comité considera urgente que se aperfeiçoem novas fontes de energia que produzam menos emissões; o catalizador de três vias actualmente utilizado só pode ser aceite enquanto solução intermediária, porque o tempo de duração, presentemente curto, e os custos elevados da substituição implicam um controlo muito mais severo. A sofisticação dos sistemas de injecção mais recentes exige, também, controlo através de sistemas de diagnóstico montados no veículo a fim de manter o nível de regulação necessário.

5.3. O Comité considera necessário que os construtores dêem a conhecer, para cada novo veículo, pormenores relativos às suas prestações em matéria de emissões. O comprador poderá assim formar uma opinião global sobre quais são os veículos considerados mais respeitadores do ambiente.

6. Conclusões

6.1. O Comité, partindo do princípio de que a proposta de directiva será adoptada nas datas previstas no articulado, concorda com os níveis propostos:

— motores a gasolina: CO 2,2 g/km; HC e NO_x 0,5 g/km;

— motores diesel de injecção indirecta: CO 1,0 g/km; HC e NO_x 0,70 g/km; partículas 0,08 g/km;

— motores diesel de injecção directa: CO 1,0 g/km; HC e NO_x 0,90 g/km; partículas 0,10 g/km.

Espera, contudo, que a investigação e desenvolvimento em curso permitam novas melhorias nos valores relativos às partículas.

Feito em Bruxelas, em 26 de Maio de 1993.

O Presidente

do Comité Económico e Social

Susanne TIEMANN