



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 11.7.2012
COM(2012) 394 final

2012/0191 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera o Regulamento (UE) n.º 510/2011 a fim de definir as formas de consecução do objetivo de 2020 em matéria de redução das emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros novos

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2012) 213 final}

{SWD(2012) 214 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

- **Contexto geral**

A União Europeia estabeleceu como objetivo em matéria de alterações climáticas limitar o aumento da temperatura mundial a 2 °C acima dos níveis pré-industriais. Para alcançar este objetivo, é necessário que as emissões mundiais atinjam o pico em 2020 e sofram uma redução em todo o mundo de, pelo menos, 50% até 2050, em comparação com 1990. O Conselho Europeu reafirmou o objetivo da UE de redução de 80-95% até 2050, em relação aos níveis de 1990, no contexto das reduções a realizar coletivamente pelos países desenvolvidos.

As atuais políticas só permitiriam reduzir as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) de cerca de 40% até 2050. O «*Roteiro de transição para uma economia hipocarbónica competitiva em 2050*»¹ estabelece a forma de cumprir mais eficazmente em termos de custos o objetivo de redução interna de 80% das emissões até 2050. Mostra que cada setor da economia deve dar a sua contribuição e que, em função do cenário, é necessário que, em comparação com 1990, as emissões dos transportes se situem entre +20% e -9% até 2030 e diminuam 54% a 67% até 2050².

Enquanto as emissões dos outros setores estão, em geral, a diminuir, o transporte rodoviário é um dos poucos setores em que as emissões têm aumentado rapidamente: entre 1990 e 2008, as emissões do transporte rodoviário aumentaram 26%. Em 2008, cerca de 70% das emissões de CO₂ dos transportes tiveram origem no transporte rodoviário³. Assim, esta é a segunda maior fonte de emissões de GEE na UE, contribuindo para cerca de um quinto das emissões totais de CO₂ da União.

Em março de 2011, a Comissão adotou o «*Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos*». Nele estabelece uma estratégia para os transportes que visa uma redução de 60% das emissões de GEE nos transportes até 2050.

- **O Regulamento**

O Regulamento (UE) n.º 510/2011 estabelece o quadro para a redução das emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros novos até 2020. É aplicado em duas fases. Para o primeiro período, até 2017, foram estabelecidas as formas de alcançar os objetivos. Para o segundo período, até 2020, o objetivo não produz efeitos sem a aplicação das necessárias formas de consecução, a determinar na revisão do regulamento. A Comissão é convidada a confirmar que o objetivo de 2020 para os comerciais ligeiros é viável. Este objetivo foi estabelecido no âmbito do processo de codecisão e, para além da sua confirmação, não volta a ser considerado na revisão.

¹ COM(2011) 112 final.

² Não incluindo as emissões marítimas internacionais

³ *EU transport in figures 2011*, Comissão Europeia

A não determinação ou não execução das formas de consecução teria efeitos negativos para os fabricantes de veículos e os fornecedores de peças, que necessitam de segurança no que respeita à tecnologia e aos veículos que serão necessários para atingir o objetivo.

As formas de consecução são aspetos da aplicação que têm impacto no modo como são alcançados os objetivos em matéria de emissões. Entre as principais formas previstas no atual regulamento está a curva de valores-limite que é definida pelo parâmetro de utilidade e a função que descreve a relação entre o parâmetro de utilidade e as emissões de CO₂ (estabelecendo a forma e a inclinação). Outras formas são o regime de taxas sobre as emissões excedentárias, a ecoinovação, as derrogações, a formação de agrupamentos, a adoção progressiva dos objetivos e a concessão de supercréditos por um período de tempo limitado.

2. CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DO IMPACTO

Consulta das partes interessadas

- *Peritos externos*

Um estudo externo⁴ intitulado «*Support for the revision of Regulation (EU) 510/2011 on CO₂ emissions from light commercial vehicles*»⁵ forneceu a principal análise subjacente à proposta. Inclui uma avaliação de diferentes formas de consecução e a análise dos seus custos. Foi utilizado o modelo PRIMES-TREMOVE para avaliar os impactos gerais do objetivo de 2020.

- *Consulta das partes interessadas*

As partes interessadas foram consultadas formalmente por meio de um questionário em linha e por ocasião de uma reunião. A sua contribuição foi tomada em conta na avaliação das possíveis opções para regulamentar as emissões de CO₂ dos veículos ligeiros.

- Consulta pública

Foi efetuada no outono de 2011 uma consulta pública em linha. A mensagem geral transmitida pelas respostas é que a regulamentação das emissões dos veículos ligeiros é importante, deve ser efetuada tendo em conta os objetivos a longo prazo em termos de GEE, basear-se nas emissões médias dos veículos novos e ser tecnologicamente neutra. Houve opiniões muito divididas quanto ao bom funcionamento da atual legislação. A principal razão parece estar no facto de muitos pensarem que a atual legislação não é suficientemente sólida. Foi manifestado um forte apoio ao estabelecimento de objetivos para além de 2020, independentemente de outras medidas que possam ser aplicadas. Os resultados da consulta pública foram resumidos e publicados⁶.

- Reunião das partes interessadas

Em 6 de dezembro de 2011 foi realizada uma reunião das partes interessadas. Nela foram apresentadas as conclusões preliminares do estudo e as apresentações feitas na reunião foram publicadas juntamente com um resumo da discussão⁷. Os participantes não manifestaram

⁴ No âmbito do contrato ENV.C.3/FRA/2009/0043 sobre emissões de veículos

⁵ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/vans/studies_en.htm

⁶ http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm

⁷ http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm

nenhum desacordo importante com a análise apresentada; as ONG argumentaram que, na medida em que os custos são inferiores ao que inicialmente se pensava e que as emissões são substancialmente inferiores ao que se esperava, os objetivos devem ser mais rigorosos.

Avaliação de impacto

Foi elaborada uma avaliação de impacto conjunta em apoio à presente proposta, bem como uma proposta equivalente de alteração do Regulamento (CE) n.º 443/2009. Adotou-se uma ampla abordagem para identificar as opções políticas, abrangendo as questões evocadas na legislação, as surgidas durante a aplicação e as avaliadas nos estudos que analisam as possíveis abordagens para melhorar a eficácia da legislação. Foram analisados os seguintes aspetos:

- a) Manutenção do *statu quo*;
- b) Confirmação da viabilidade do objetivo de 2020 para os comerciais ligeiros;
- c) Formas de consecução dos objetivos para os comerciais ligeiros;
- d) Simplificação e redução do ónus administrativo;
- e) Adaptação ao novo ciclo de ensaios;
- f) Forma e rigor da legislação para além de 2020.

Com base na análise do impacto económico, ambiental e social das diferentes formas de consecução, a avaliação de impacto chegou às seguintes conclusões:

- É confirmada a viabilidade do objetivo de 2020 de 147 g de CO₂/km para os comerciais ligeiros;
- O parâmetro de utilidade deve continuar a ser a massa; a curva de valores-limite deve continuar a ser linear e a inclinação da curva deve ser de 100%;
- A taxa sobre emissões excedentárias deve ser mantida em 95 EUR por g/km por veículo;
- O procedimento de derrogação deve ser simplificado com a introdução de uma isenção *de minimis* da obrigação de respeitar o objetivo em matéria de CO₂ para os fabricantes mais pequenos. Além disso, deve ser permitida uma maior flexibilidade na data de concessão de derrogações para a produção em pequenos volumes.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

A União Europeia já atuou neste domínio ao adotar o Regulamento (UE) n.º 510/2011 com base no capítulo dedicado ao ambiente do Tratado. O mercado único é também a base para a atuação a nível da União e não dos Estados-Membros a fim de assegurar requisitos comuns em toda a União e assim reduzir ao mínimo os custos para os fabricantes.

A adoção da proposta não implica a revogação de legislação em vigor.

Resumo das medidas propostas

A proposta confirma a viabilidade do objetivo médio de 147 g de CO₂/km a atingir para os veículos comerciais ligeiros novos em 2020. Propõe que sejam definidas as formas de consecução para atingir o objetivo do seguinte modo:

- O parâmetro de utilidade continua a ser a massa do veículo em ordem de marcha.
- A curva de valores-limite mantém-se linear, com uma inclinação de 100% em relação à frota de referência.
- Os fabricantes responsáveis por menos de 100 matrículas de veículos comerciais ligeiros novos por ano são isentos da obrigação de respeitar os objetivos de emissões específicas.
- É permitida uma maior flexibilidade na data de concessão de derrogações para a produção em pequenos volumes.
- É mantido o regime deecoinovação quando se aplica um procedimento de ensaio revisto.
- A taxa sobre emissões excedentárias é mantida em 95 EUR por g/km por veículo.

Na medida em que a indústria beneficia de indicações do regime regulamentar que seriam aplicáveis para além de 2020, a proposta prevê uma nova revisão que terá lugar, o mais tardar, em 31 de dezembro de 2014.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A proposta não exige recursos financeiros adicionais.

5. ELEMENTOS FACULTATIVOS

- Cláusula de reexame/revisão/caducidade

A proposta inclui uma cláusula de reexame.

- Espaço Económico Europeu

O ato proposto incide em matérias respeitantes ao EEE, pelo que o seu âmbito deve ser alargado ao Espaço Económico Europeu.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera o Regulamento (UE) n.º 510/2011 a fim de definir as formas de consecução do objetivo de 2020 em matéria de redução das emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros novos

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 192.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu⁸,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões⁹,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) Nos termos do artigo 13.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2011, que define normas de desempenho em matéria de emissões dos veículos comerciais ligeiros novos como parte da abordagem integrada da União para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos ligeiros¹⁰, a Comissão deve rever, caso seja confirmada a sua viabilidade, as formas de consecução do objetivo de 2020 de 147 g de CO₂/km, incluindo as fórmulas que constam do anexo I e as derrogações previstas no artigo 11.º. A proposta de alteração do regulamento deve ser tão neutra quanto possível do ponto de vista da concorrência, socialmente equitativa e sustentável.
- (2) É conveniente esclarecer que, para efeitos da verificação do cumprimento do objetivo de 147 g de CO₂/km, as emissões de CO₂ devem continuar a ser medidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no

⁸ JO C , p. .

⁹ JO C , p. .

¹⁰ JO L 145 de 31.5.2011, p. 1.

que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos¹¹ e respetivas medidas de execução e tecnologias inovadoras.

- (3) De acordo com a análise técnica efetuada para a avaliação de impacto, encontram-se disponíveis as tecnologias para cumprir o objetivo de 147 g de CO₂/km e as reduções necessárias podem ser alcançadas a um custo inferior ao previsto na anterior análise efetuada antes da adoção do Regulamento (UE) n.º 510/2011. Além disso, a distância entre as atuais emissões específicas médias de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros novos e o objetivo fixado também diminuiu. Por conseguinte, é confirmada a viabilidade do objetivo de 147 g de CO₂/km a alcançar em 2020.
- (4) Reconhecendo os impactos desproporcionados para os pequenos fabricantes em resultado do cumprimento dos objetivos de emissões específicas definidos com base na utilidade do veículo, do elevado ónus administrativo do procedimento de derrogação e do benefício apenas marginal em termos de redução de CO₂ dos veículos vendidos por esses fabricantes, os produtores responsáveis pela produção anual de menos de 500 veículos comerciais ligeiros novos são excluídos do âmbito de aplicação do objetivo de emissões específicas e da taxa sobre emissões excedentárias.
- (5) O procedimento de concessão de derrogações aos fabricantes que produzem em pequenos volumes deve ser simplificado a fim de permitir uma maior flexibilidade em termos de calendário de aplicação da derrogação pelos fabricantes e da decisão a conceder pela Comissão.
- (6) Para permitir que a indústria automóvel realize investimentos e inovações a longo prazo, é conveniente fornecer indicações sobre a forma como o presente regulamento deve ser alterado para o período após 2020. Tais indicações devem basear-se numa avaliação da taxa de redução necessária em harmonia com os objetivos climáticos a longo prazo da União, bem como das implicações para o desenvolvimento de tecnologias com uma boa relação custo-eficácia para a redução das emissões de CO₂ dos veículos. É, por conseguinte, conveniente que estes aspetos sejam revistos, que a Comissão apresente um relatório e que, se adequado, sejam apresentadas as correspondentes propostas para os objetivos após 2020.
- (7) Nos termos do artigo 13.º, n.º 3, a Comissão deve publicar um relatório sobre a existência de dados sobre a superfície de apoio das rodas e a carga útil, e respetiva utilização enquanto parâmetros de utilidade nas fórmulas do anexo I. Embora tais dados estejam disponíveis e a sua utilização potencial tenha sido considerada na avaliação de impacto, concluiu-se que é mais eficaz em termos de custos manter a massa em ordem de marcha como o parâmetro de utilidade para o objetivo de 2020 para os veículos comerciais ligeiros.
- (8) É conveniente manter a abordagem para o estabelecimento do objetivo com base numa relação linear entre a utilidade do veículo comercial ligeiro e o seu objetivo de emissões de CO₂ expresso pelas fórmulas do anexo I, na medida em que tal permite manter a diversidade do mercado de veículos comerciais ligeiros e a capacidade dos fabricantes para dar resposta às diferentes necessidades dos consumidores, e assim evitar qualquer distorção injustificada da concorrência. Convém, no entanto, atualizar

¹¹ JO L 171 de 29.6.2007, p. 1.

esta abordagem de modo a refletir os mais recentes dados disponíveis sobre as matrículas de veículos comerciais ligeiros novos.

- (9) A Comissão avaliou a disponibilidade de dados sobre a superfície de apoio das rodas e a sua utilização como parâmetro de utilidade no anexo I. Tais dados estão disponíveis e a sua utilização potencial foi considerada na avaliação de impacto, com base na qual se concluiu que o parâmetro de utilidade utilizado na fórmula para 2020 deve ser a massa.
- (10) Em conformidade com o regulamento, a Comissão deve efetuar uma avaliação de impacto a fim de verificar os procedimentos de ensaio para que estes reflitam adequadamente o comportamento dos veículos em matéria de emissões reais de CO₂. Esse trabalho está a ser efetuado através do desenvolvimento de um procedimento de ensaio mundial de veículos ligeiros no âmbito da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas, mas ainda não se encontra concluído. Para este fim, o anexo I do Regulamento (CE) n.º 443/2009 estabelece limites de emissões para 2020 medidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e o anexo XII do Regulamento (CE) n.º 692/2008. Quando os procedimentos de ensaio forem alterados, os limites estabelecidos no anexo I devem ser adaptados a fim de assegurar um rigor comparável para os fabricantes e as classes de veículos.
- (11) O Regulamento (UE) n.º 510/2011 deve ser alterado em conformidade,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (UE) n.º 510/2011 é alterado do seguinte modo:

- (1) O artigo 1.º, n.º 2, passa a ter a seguinte redação:

«2. A partir de 2020, o presente regulamento fixa um objetivo de 147 g de CO₂/km de emissões médias para os veículos comerciais ligeiros novos matriculados na União, medidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e respetivas medidas de execução e tecnologias inovadoras.»
- (2) Ao artigo 2.º, é aditado o seguinte n.º 4:

«4. O artigo 4.º, o artigo 8.º, n.º 4, alíneas b) e c), o artigo 9.º e o artigo 10.º, n.º 1, alíneas a) e c), não se aplicam aos fabricantes que sejam responsáveis, juntamente com todas as suas empresas ligadas, por menos de 500 veículos comerciais ligeiros novos matriculados na UE no ano civil precedente.»
- (3) No artigo 11.º, n.º 3, é suprimida a última frase.
- (4) O artigo 13.º é alterado do seguinte modo:
 - (a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«Até 31 de dezembro de 2014, a Comissão deve rever os objetivos de emissões específicas, as formas de consecução e outros aspetos do presente regulamento a fim de estabelecer os objetivos de emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros novos para o período após 2020.»

(b) O n.º 6 passa a ter a seguinte redação:

- é suprimido o segundo parágrafo;
- o terceiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«A fim de refletir qualquer mudança no procedimento de ensaio regulamentar de medição das emissões específicas de CO₂, a Comissão deve adaptar as fórmulas do anexo I, através de atos delegados, nos termos do artigo 15.º e nas condições previstas nos artigos 16.º e 17.º, assegurando ao mesmo tempo que os requisitos de redução aplicáveis a fabricantes e veículos de utilidade diferente ao abrigo dos antigos e dos novos procedimentos de ensaio tenham um rigor comparável.»

(5) No ponto 1 do anexo I, é aditada a alínea c) seguinte:

«c) A partir de 2020:

Emissões específicas indicativas de CO₂ = 147 + a × (M – M₀)

Em que:

M = massa do veículo em quilogramas (kg)

M₀ = o valor adotado nos termos do artigo 13.º, n.º 2

a = 0,096.»

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no terceiro dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente