



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

**Parecer**

**COM(2012)393 e COM(2012)394**

Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera o Regulamento (CE) n.º 443/2009 a fim de definir as formas de consecução do objetivo de 2020 em matéria de redução das emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros e 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 CO<sub>2</sub> dos veículos comerciais ligeiros novos

---



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

#### PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

Nos termos do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterada pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, bem como da Metodologia de escrutínio das iniciativas europeias, aprovada em 20 de janeiro de 2010, a Comissão de Assuntos Europeus recebeu a Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera o Regulamento (CE) n.º 443/2009 a fim de definir as formas de consecução do objetivo de 2020 em matéria de redução das emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros [COM(2012)393] e a 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 CO<sub>2</sub> dos veículos comerciais ligeiros novos [COM(2012)394].

As supras identificadas iniciativas foram enviadas às Comissões de Economia e Obras Públicas e de Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local, atento o seu objeto, as quais analisaram a referida iniciativa e aprovaram os Relatórios que se anexam ao presente Parecer, dele fazendo parte integrante

#### PARTE II – CONSIDERANDOS

##### 1. Contexto

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.



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

As actuais 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” estabelece a forma de cumprir mais eficazmente em termos de custos em termos de custos o objectivo de redução interna de 80% das emissões até 2050. Demonstra que cada setor da economia deve contribuir para o efeito e que, em função do cenário, é imprescindível que, em comparação com 1990, as emissões dos transportes se situem entre +20% e -9% até 2030 e diminuam 54% a 67% até 2050.

Ao passo que as emissões dos outros setores estão, em geral, a diminuir, o transporte rodoviário têm contrariado essa tendência: entre 1990 e 2008, as emissões do transporte rodoviário aumentaram 26%. Em 2008, cerca de 70% das emissões de CO<sub>2</sub> dos transportes tiveram origem no transporte rodoviário. Deste modo, esta é a segunda maior fonte de emissões de GEE na EU, contribuindo para cerca de um quinto das emissões totais de CO<sub>2</sub> da UE.

Em março de 2011, a Comissão Europeia 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 pretende reduzir 60% das emissões de GEE nos transportes até 2050.

#### **2. Regulamento**

Os Regulamentos (UE) n.º 443/2009 e 510/2011 estabelecem o quadro para a redução das emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros até 2020. São aplicados em duas fases. No caso do n.º443/2009, para o primeiro período até 2015, e no regulamento n.º510/2010 até 2017, foram estabelecidas as formas de alcançar os objectivos. Para o segundo período, no caso de ambos até 2020, o objetivo não produz efeitos sem a aplicação das necessárias formas de consecução, a determinar na revisão do regulamento. Este objetivo foi estabelecido no processo de codecisão e não é reconsiderado na revisão.



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

#### 3. Resumo das medidas Propostas:

##### 3.1 No caso dos automóveis novos de passageiros:

A proposta altera o regulamento a fim de aplicar formas de consecução do objetivo de 95 g de CO<sub>2</sub>/km para os automóveis novos de passageiros, a alcançar em 2020. As principais formas de consecução são as seguintes:

- 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 60% em relação à frota de referência que continua a ser frota de 2006 em harmonia com a curva de valores-limite de 2015.
- Serão introduzidos entre 2020 e 2023 supercréditos para os automóveis que emitem menos de 35 g de CO<sub>2</sub> /km, com um coeficiente multiplicador de 1,3 e limitados a um número cumulativo de 20 000 veículos por fabricante durante o período abrangido pelo regime.
- O objectivo para efeitos da derrogação concedida aos fabricantes de nicho é atualizado para 2020.
- Os fabricantes responsáveis por menos de 100 matrículas de automóveis novos de passageiros por ano são isentos da obrigação de respeitar um objetivo em matéria de CO<sub>2</sub>.
- 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 excendentárias é mantida em 95 EUR por g/km por veículo.



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

- As disposições relativas ao procedimento do comité são atualizadas a fim de serem compatíveis com o Tratado de Lisboa.

#### **3.2 No caso dos veículos comerciais ligeiros novos:**

A proposta confirma a viabilidade do objetivo médio de 147 g de CO<sub>2</sub> 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 excendentárias é mantida 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.



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

#### **4. Da Base Jurídica**

A União Europeia já atuou neste domínio ao adotar aos Regulamentos (CE) n.º443/2009 e 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 das propostas não implica a revogação de legislação em vigor.

Em conformidade com o estabelecido no artigo 192.º n.º1 do Tratado de Lisboa, "o Parlamento Europeu e o Conselho, deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário e após consulta ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões, adotarão as ações a empreender pela União para realizar os objectivos previstos no artigo 191.º".

#### **5. Do Princípio da Subsidiariedade**

Ambas as iniciativas respeitam o princípio da subsidiariedade na medida em que é com uma actuação ao nível da União Europeia como um todo que se asseguram os requisitos comuns a todos os Estados e assim se reduz ao mínimo os custos para os fabricantes.

### **PARTE III – CONCLUSÕES**

O presente parecer foi elaborado nos termos e em conformidade com o disposto na Lei nº 43/2006, de 25 de Agosto, que determina os poderes da Assembleia da República no *acompanhamento, apreciação e pronúncia no âmbito do processo de construção da União Europeia*.



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

A matéria em causa não cabe no âmbito de competência legislativa reservada da Assembleia da República, não se aplicando, como tal, o artigo 2.º da Lei 43/2006, de 25 de Agosto;

De acordo com as análises elaboradas pela Comissão de Economia e Obras Públicas e pela Comissão de Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local, com as quais se concorda, e do disposto no artigo 5.º do Tratado da União Europeia (TUE), a presente iniciativa respeita o princípio da subsidiariedade, e igualmente o da proporcionalidade, tendo em consideração o teor *sub judice*.

#### PARTE IV – PARECER

Em face dos considerandos expostos e atento os Relatórios das comissões competentes, a Comissão de Assuntos Europeus é de parecer que:

1. As presentes iniciativas não violam o princípio da subsidiariedade, na medida em que o objetivo a alcançar será mais eficazmente atingido através de uma ação da União;
2. No que concerne as questões suscitadas nos considerandos, a Comissão de Assuntos Europeus prosseguirá o acompanhamento do processo legislativo referente à presente iniciativa, nomeadamente através de troca de informação com o Governo.

Palácio de S. Bento, 10 de outubro de 2012.



**ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**

**COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS**

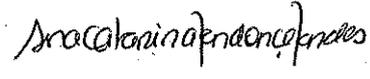
---

**O Deputado Autor do Parecer**

**O Presidente da Comissão**



**(João Serpa Oliva)**



**(Paulo Mota Pinto)**



**ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**

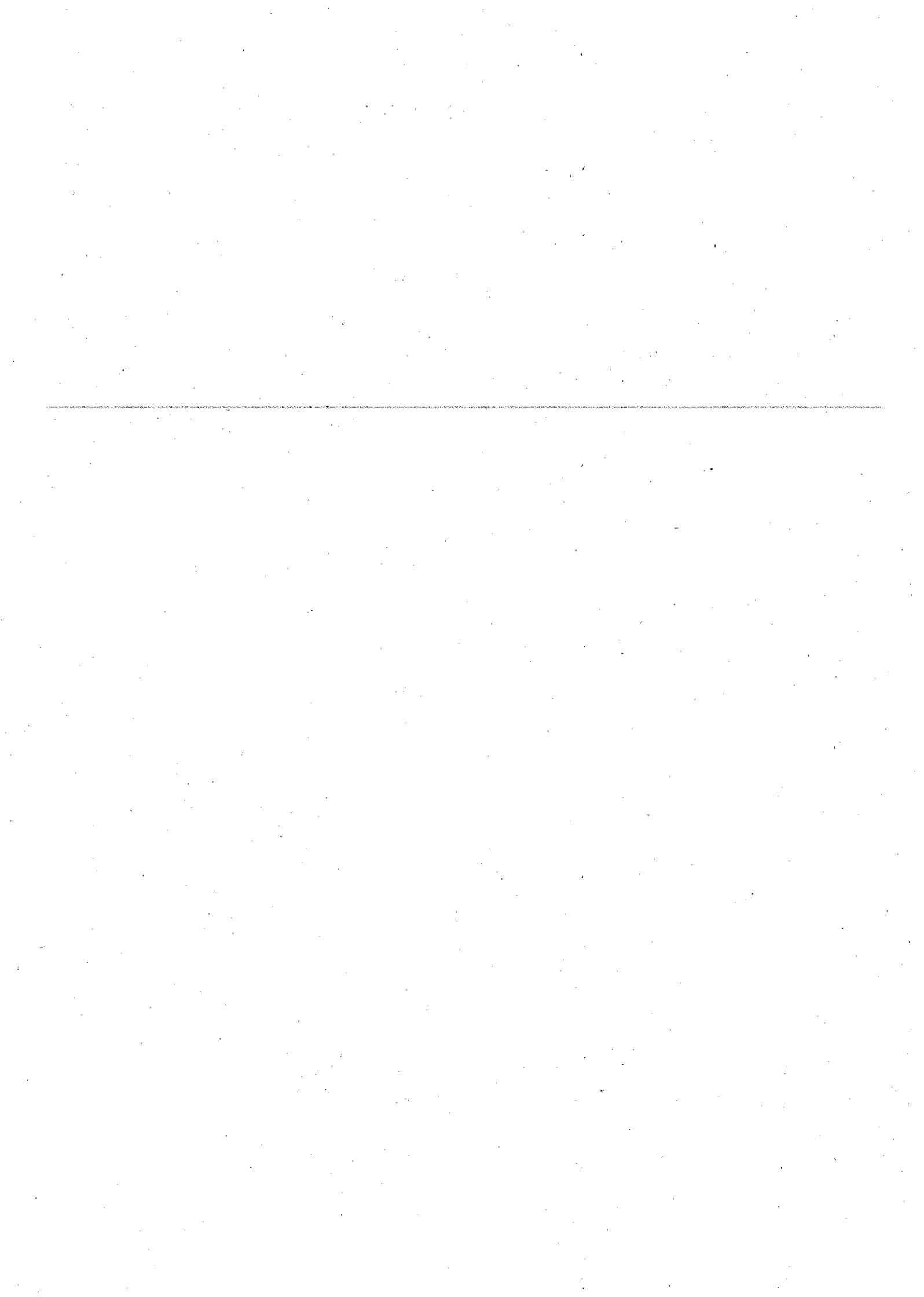
**COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS**

---

**PARTE V – ANEXO**

Relatório da Comissão de Economia e Obras Públicas

Relatório da Comissão de Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local





Comissão de Economia e Obras Públicas

---

## Relatório da Comissão de Economia e Obras Públicas

Regulamento do Parlamento e do  
Conselho que altera o Regulamento  
(CE) n.º 443/2009 a fim de definir as  
formas de consecução do objetivo de  
2020 em matéria de redução das  
emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis  
novos de passageiros  
COM (2012) 393 final

**Autor:** Deputado  
Nuno Encarnação

Proposta de Regulamento do  
Parlamento 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 CO<sub>2</sub> dos  
veículos comerciais ligeiros novos  
COM (2012) 394 final



Comissão de Economia e Obras Públicas

---

## **ÍNDICE**

**PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA**

**PARTE II – CONSIDERANDOS**

**PARTE III - CONCLUSÕES**



## Comissão de Economia e Obras Públicas

---

### **PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA**

Nos termos dos n.ºs 1, 2 e 3 artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterada pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, as iniciativas Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, que altera o Regulamento (CE) n.º 443/2009 a fim de definir as formas de consecução do objetivo de 2020 em matéria de redução das emissões de CO2 dos automóveis novos de passageiros - COM (2012) 394 e Proposta de Regulamento do Parlamento 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 - COM (2012) 394 final foram enviadas à Comissão de Economia e Obras Públicas, atento o seu objecto, para efeitos de análise e elaboração do presente parecer.

### **PARTE II – CONSIDERANDOS**

#### **1. Em 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.

#### **2. Aspectos relevantes**

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» estabelece a forma de cumprir mais eficazmente



## Comissão de Economia e Obras Públicas

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 2050.

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 CO<sub>2</sub> dos transportes tiveram origem no transporte rodoviário<sup>3</sup>. Assim, esta é a segunda maior fonte de emissões de GEE na UE, contribuindo para cerca de um quinto das emissões totais de CO<sub>2</sub> da União.

Os Regulamentos (UE) n.º 443/2009 e 510/2011 estabelecem o quadro para a redução das emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros até 2020. São aplicados em duas fases. No caso do n.º 443/2009, para o primeiro período até 2015, e no regulamento n.º 510/2010 até 2017, foram estabelecidas as formas de alcançar os objetivos. Para o segundo período, no caso de ambos até 2020, o objetivo não produz efeitos sem a aplicação das necessárias formas de consecução, a determinar na revisão do regulamento. Este objetivo foi estabelecido no processo de codecisão e não é reconsiderado na revisão.

### **Elementos Jurídicos da proposta.**

A União Europeia já atuou neste domínio ao adotar os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e 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 das propostas não implicam a revogação de legislação em vigor.

Síntese da ação proposta no caso dos automóveis novos de passageiros:

A proposta altera o regulamento a fim de aplicar formas de consecução do objetivo de 95 g de CO<sub>2</sub>/km para os automóveis novos de passageiros, a alcançar em 2020. As principais formas de consecução são as seguintes:



### Comissão de Economia e Obras Públicas

- 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 60% em relação à frota de referência que continua a ser a frota de 2006 em harmonia com a curva de valores-limite de 2015.
- Serão introduzidos entre 2020 e 2023 supercréditos para os automóveis que emitem menos de 35 g de CO<sub>2</sub>/km, com um coeficiente multiplicador de 1,3 e limitados a um número cumulativo de 20 000 veículos por fabricante durante o período abrangido pelo regime.
- O objetivo para efeitos da derrogação concedida aos fabricantes de nicho é atualizado para 2020.
- Os fabricantes responsáveis por menos de 100 matrículas de automóveis novos de passageiros por ano são isentos da obrigação de respeitar um objetivo em matéria de CO<sub>2</sub>.
- É permitida uma maior flexibilidade na data de concessão de derrogações para a produção em pequenos volumes.
- É mantido o regime de ecoinovação quando se aplica um procedimento de ensaio revisto.
- A taxa sobre emissões excedentárias é mantida em 95 EUR por g/km por veículo.
- As disposições relativas ao procedimento do comité são atualizadas a fim de serem compatíveis com o Tratado de Lisboa. 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.

Síntese da ação proposta no caso dos veículos comerciais ligeiros novos:

A proposta confirma a viabilidade do objetivo médio de 147 g de CO<sub>2</sub>/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.

Comissão de Economia e Obras Públicas

- 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.

### 3. Princípio da Subsidiariedade

Ambas as iniciativas cumprem o princípio da subsidiariedade na medida em que é com uma actuação ao nível da União Europeia como um todo que se asseguram requisitos comuns a todos os Estados e assim se reduz ao mínimo os custos para os fabricantes.

## PARTE IV - CONCLUSÕES

Em face do exposto, a Comissão de Economia e Obras Públicas conclui o seguinte:

1. Ambas as iniciativas cumprem com o princípio da subsidiariedade;
2. A análise destas não suscita quaisquer questões que impliquem posterior acompanhamento.
3. A Comissão de Economia e Obras Públicas dá por concluído o escrutínio das ora analisadas iniciativas, nos termos da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterada pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, e conclui que estão ambas em condições de serem remetidas à Comissão de Assuntos Europeus para os devidos efeitos.

Palácio de S. Bento, 17 de setembro de 2012

O Deputado Autor do Parecer

*Nuno Encarnação*

(Nuno Encarnação)

O Presidente da Comissão

*Luís Campos Ferreira*

(Luís Campos Ferreira)



Comissão de Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local

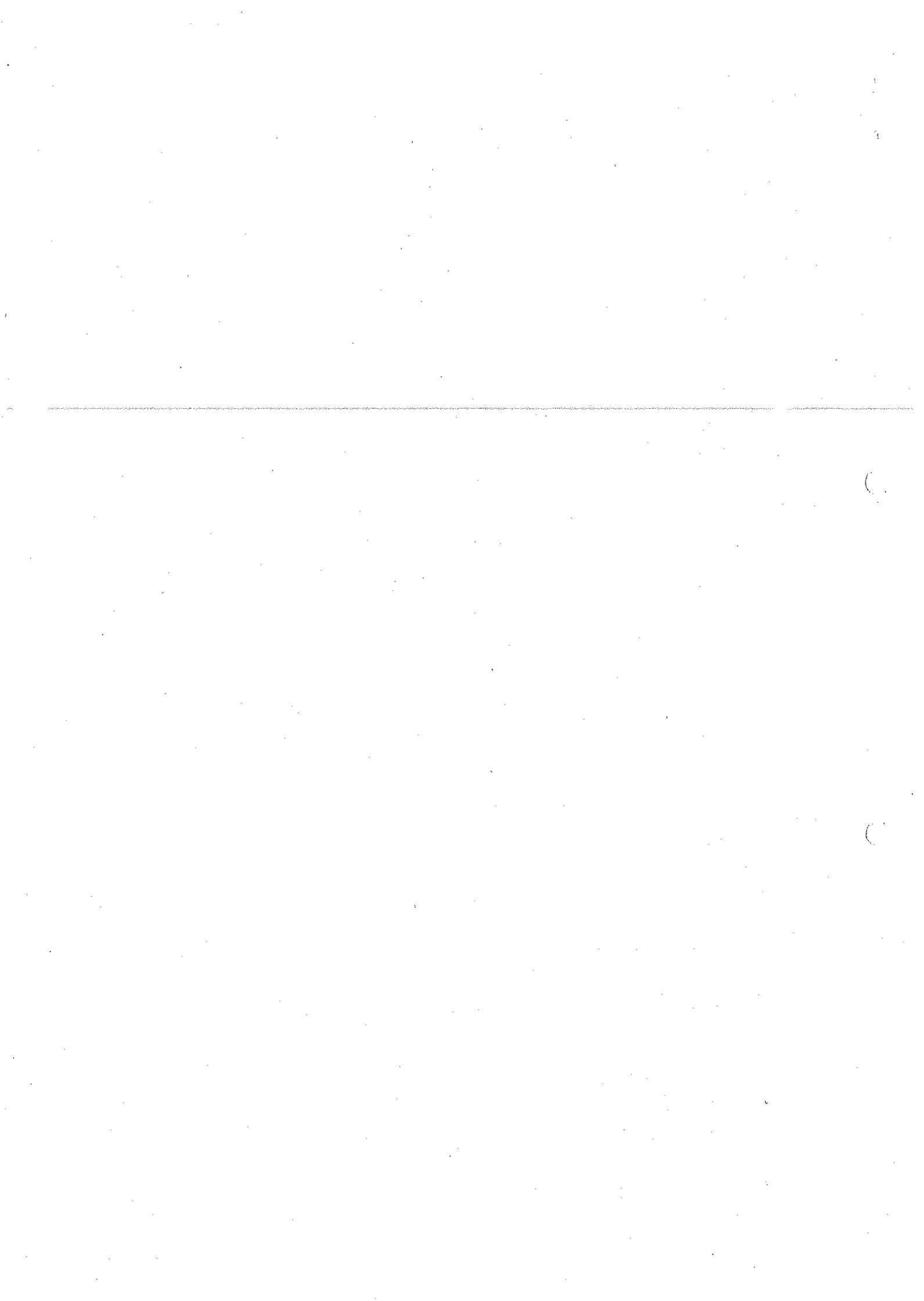
---

## Parecer

COM/2012/393 Final

Proposta de Regulamento do  
Parlamento Europeu e do Conselho

**Autor:** Deputado  
Pedro Pimpão (PSD)



## I - Nota Introdutória

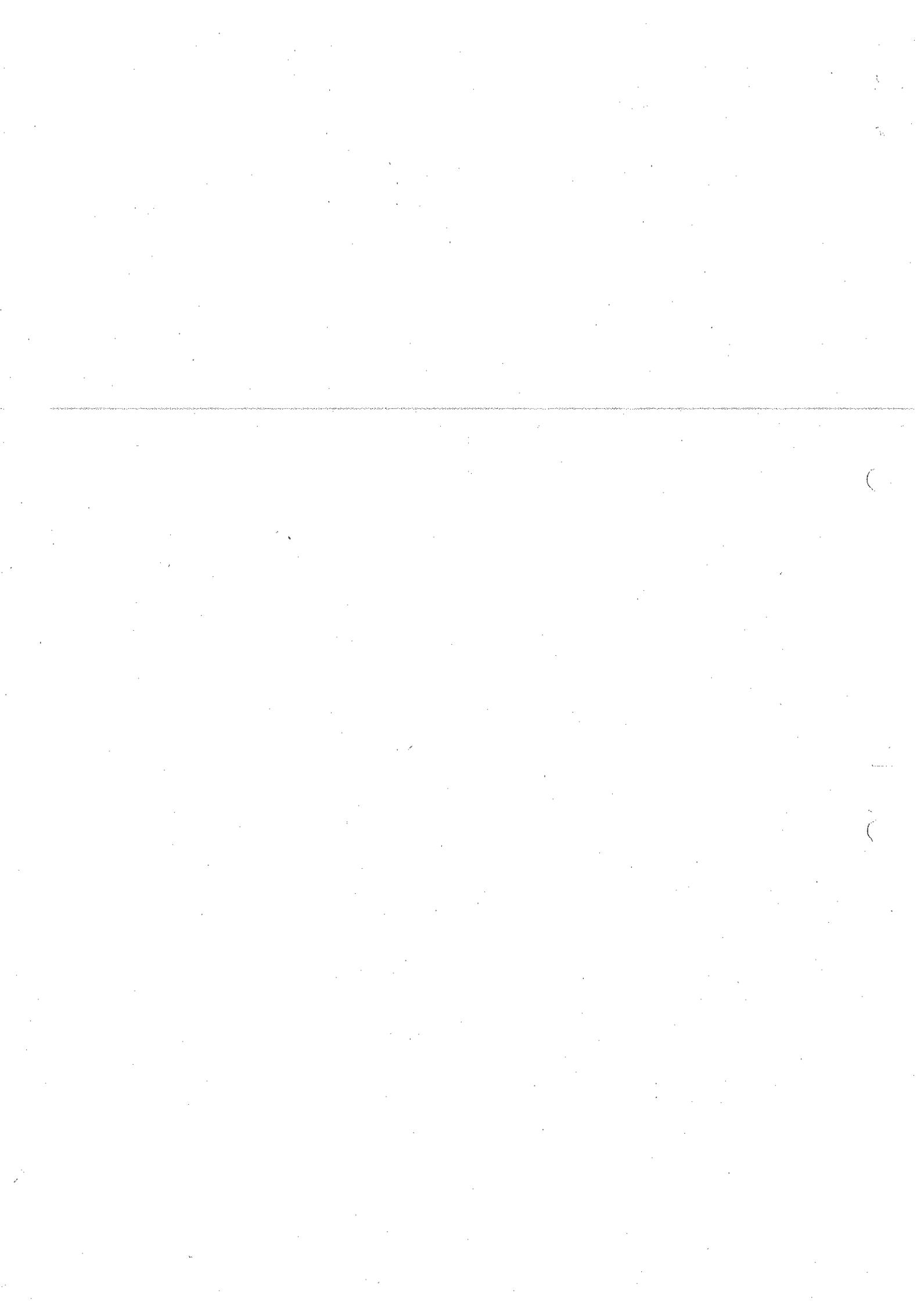
Em cumprimento do disposto no n.º 1 do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de Agosto, e, no que respeita ao acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República, no âmbito do processo de construção da União Europeia, a Comissão de Assuntos Europeus, remeteu à Comissão de Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local, a COM/2012/393 Final, a fim de esta se pronunciar.

## II – Considerandos

### 1. Gerais

A Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho, traduz-se numa proposta de alteração ao Regulamento (UE) n.º 443/2009 estabelece o quadro para a redução das emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros até 2020.

A justificação para a proposta ora em apreço, assenta na necessidade de alcançar o objetivo definido pela União Europeia de *“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 atual Regulamento estabelece o quadro para a redução das emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros até 2020. A sua aplicação subdivide-se em duas fases, uma primeira até 2015 onde *“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”*.

## 2. Base Jurídica

As alterações propostas ao Regulamento (CE) n.º 443/2009 visam atingir o objetivo de 95 g de CO<sub>2</sub>/km para os automóveis novos de passageiros, a alcançar em 2020. As principais formas de consecução são as seguintes:

- *“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 60% em relação à frota de referência que continua a ser a frota de 2006 em harmonia com a curva de valores-limite de 2015.*
- *Serão introduzidos entre 2020 e 2023 supercréditos para os automóveis que emitem menos de 35 g de CO<sub>2</sub>/km, com um coeficiente multiplicador de 1,3 e limitados a um número cumulativo de 20 000 veículos por fabricante durante o período abrangido pelo regime.*
- *O objetivo para efeitos da derrogação concedida aos fabricantes de nicho é atualizado para 2020.*
- *Os fabricantes responsáveis por menos de 100 matrículas de automóveis novos de passageiros por ano são isentos da obrigação de respeitar um objetivo em matéria de CO<sub>2</sub>.*
- *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.*





ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Comissão do Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local

---

*– As disposições relativas ao procedimento do comité são atualizadas a fim de serem compatíveis com o Tratado de Lisboa”.*

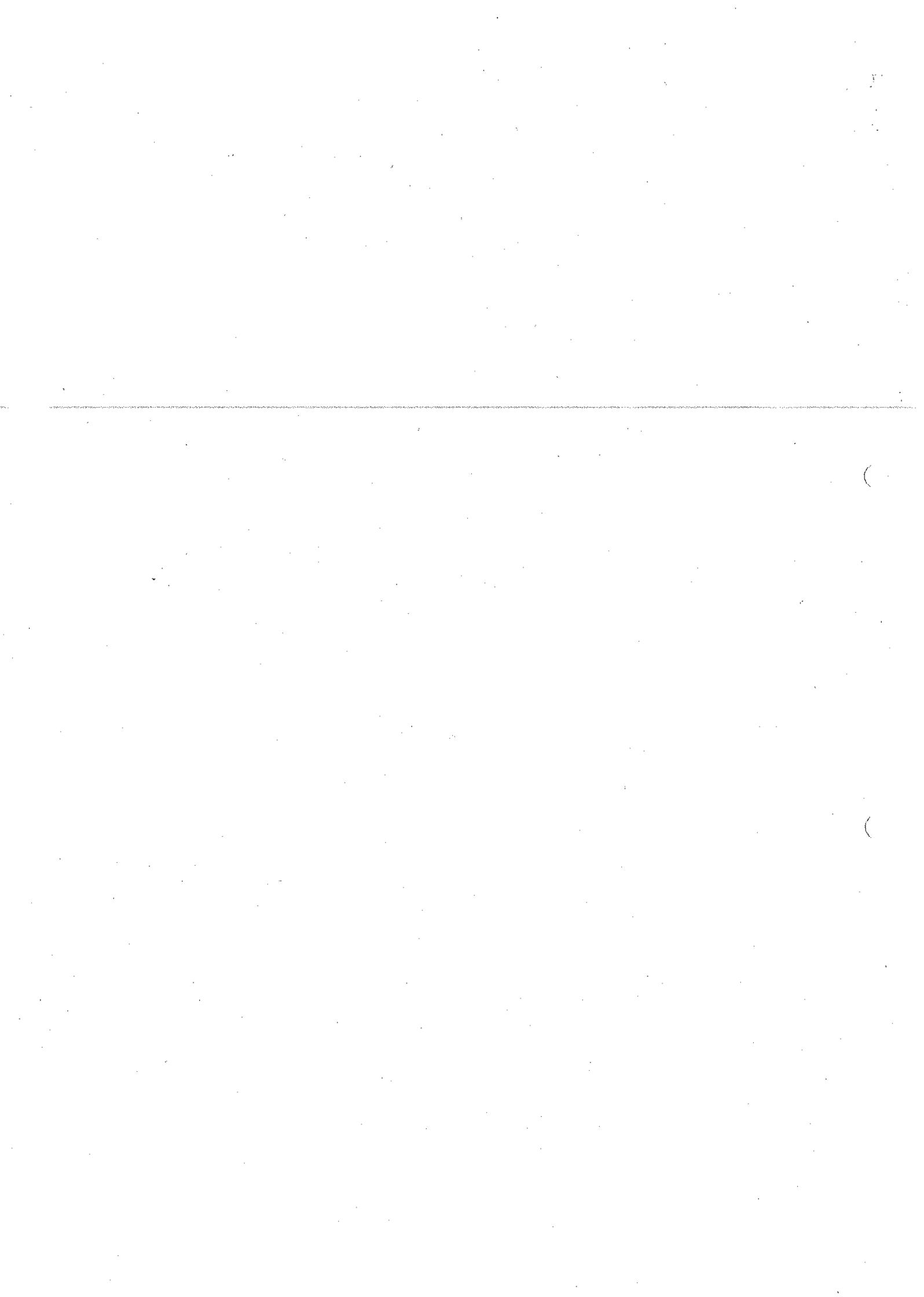
### **3. Consulta das partes interessadas**

Na base do presente regulamento esteve uma alargada consulta e avaliação de impactos, de onde resultou uma avaliação de impacto conjunta com as seguintes conclusões:

- *“O parâmetro de utilidade para os automóveis deve continuar a ser a massa; a curva de valores-limite deve continuar a ser linear.*
- *Os dados de que se dispõe indicam que, para reduzir as distorções de mercado, a inclinação da curva deve ser definida a um nível relativamente baixo.*
- *A taxa sobre emissões excedentárias deve ser mantida em 95 EUR por g/km por veículo.*
- *O regulamento deve ser atualizado a fim de ser compatível com o Tratado de Lisboa.*
- *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”.*

### **4. Incidência Orçamental**

Tendo em conta o objetivo da atual proposta não se preveem impactos adicionais nas respetivas dotações.



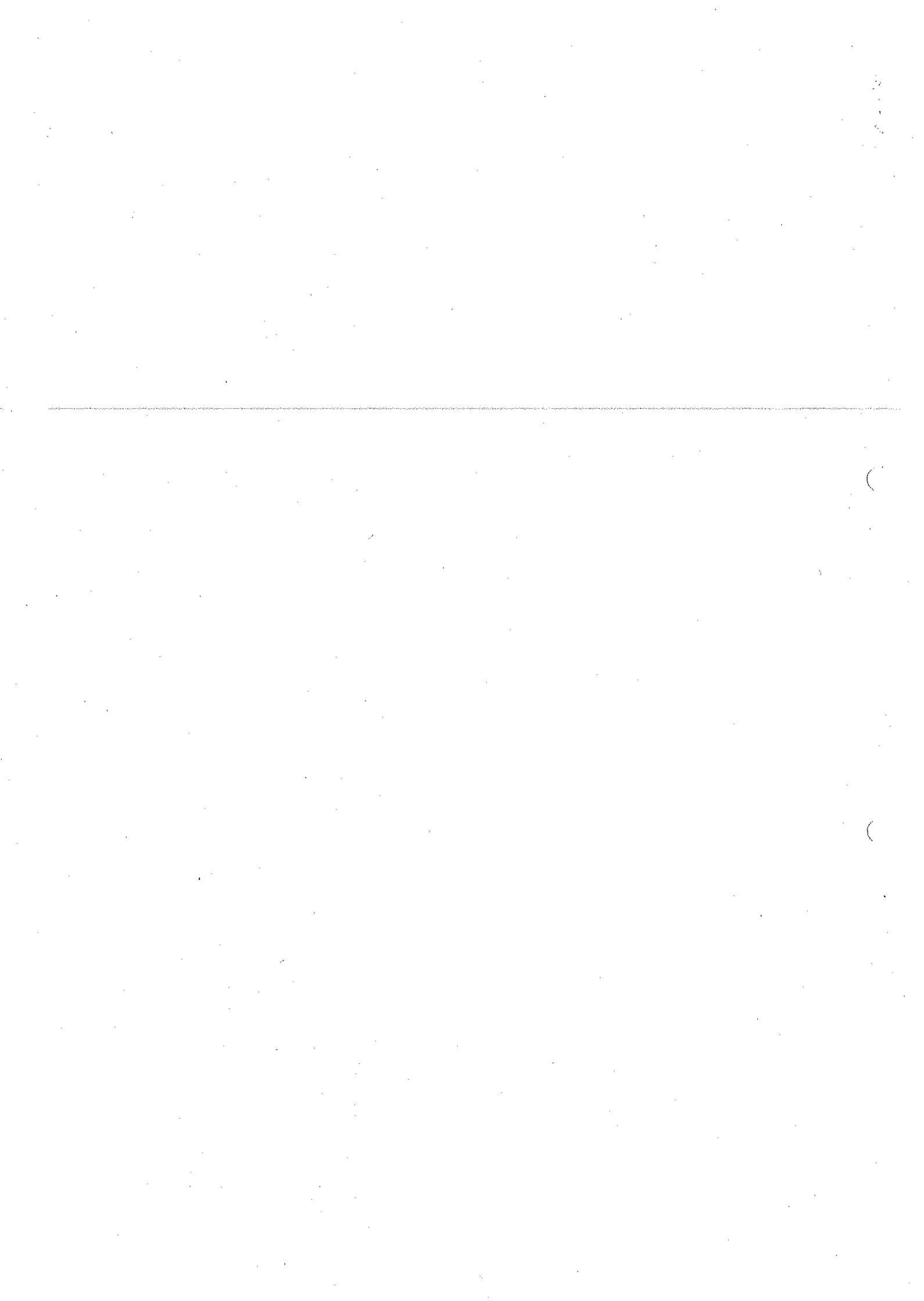
### **III – Os Princípios da Subsidiariedade e da Proporcionalidade**

A presente Proposta de Regulamento para a redução das emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros, respeita o Princípio da Subsidiariedade, tendo em conta que a dimensão e os efeitos da ação prevista, serão mais eficazmente atingidos através de uma ação da União Europeia comparativamente com uma ação a nível nacional.

Considera-se que a presente Proposta de Regulamento respeita o Princípio da Proporcionalidade uma vez que não excede o necessário para atingir o objetivo de 2020 em matéria de redução das emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros.

### **IV – Conclusões**

1. A presente Proposta de Regulamento visa alterar o Regulamento (CE) n.º 443/2009 a fim de definir as formas de consecução do objetivo de 2020 em matéria de redução das emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros;
2. A referida Proposta de Regulamento está em conformidade com o Princípio da Subsidiariedade, na medida em que o objetivo a alcançar será mais eficazmente atingido através de uma ação da União Europeia;
3. A presente Proposta de Regulamento respeita o Princípio da Proporcionalidade, uma vez que, não excede o necessário para atingir o objetivo de 2020 em matéria de redução das emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros;
4. A análise da presente iniciativa não suscita questões que justifiquem posterior acompanhamento pela Comissão de Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local.



## VI – Parecer

Face ao exposto e, nada havendo a opor, a Comissão de Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local, remete o presente Relatório à Comissão de Assuntos Europeus, para apreciação, nos termos e para os efeitos do disposto no nº 3 do artigo 7º da Lei nº 43/2006, de 25 de Agosto.

Palácio de S. Bento, 21 de Setembro de 2012

O Deputado Relator,



(Pedro Pimpão)

(MAURICIO MARQUES)

O Vice-Presidente da Comissão,



(Fernando Marques)



(

]

(



**Comissão de Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local**

---

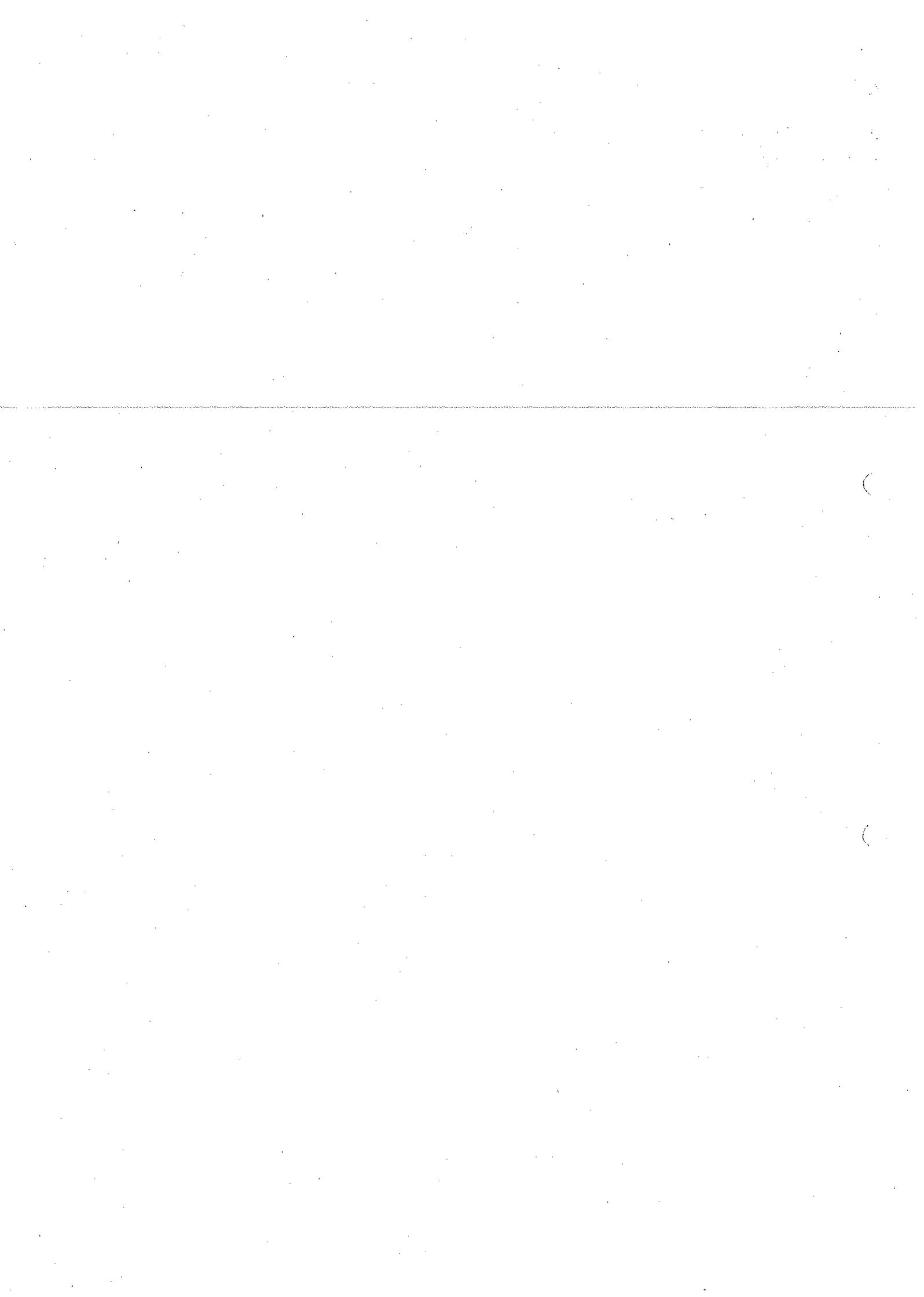
**Parecer da Comissão de Ambiente,  
Ordenamento do Território e Poder Local**

[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 CO<sub>2</sub> dos veículos comerciais ligeiros novos]

**COM (2012) 394**

*Deputado*

*Pedro Farmhouse (PS)*





## ÍNDICE

### PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

### PARTE II - CONSIDERANDOS

### PARTE III - CONCLUSÕES



## PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA

Nos termos do n.º 1 do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de Agosto, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, a iniciativa **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 CO<sub>2</sub> dos veículos comerciais ligeiros novos** [COM (2012) 394] foi enviada à Comissão de Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local, atento o seu objeto, para efeitos de análise e elaboração do presente parecer, na matéria da sua competência, acompanhada dos documentos de trabalho SWD (2012) 213 e SWD (2012) 214.

## PARTE II – CONSIDERANDOS

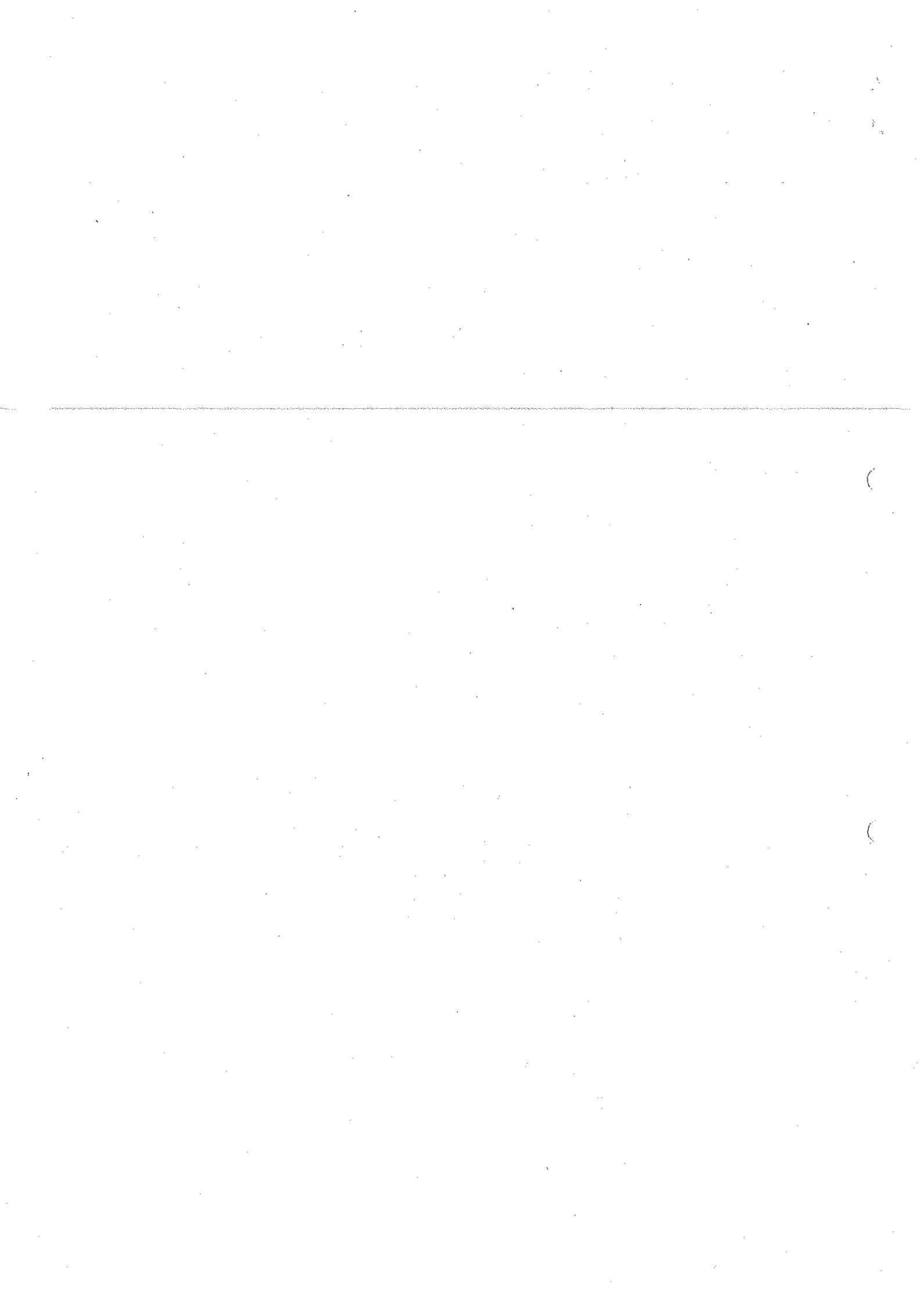
O Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Maio de 2011, que veio definir normas de desempenho em matéria de emissões dos veículos comerciais ligeiros novos como parte da abordagem integrada da União Europeia para a redução de emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos ligeiros, prevê, no n.º 1 do artigo 13.º, que a Comissão deve rever, caso seja confirmada a sua viabilidade, as formas de consecução do objetivo de 2020 de 147 g de CO<sub>2</sub>/km, aqui se incluindo todas as fórmulas que constam do Anexo I do mencionado Regulamento, bem como as derrogações previstas no artigo 11.º.

Ora, de acordo com a análise técnica efetuada na sequência da avaliação de impacto [vide documentos de trabalho dos serviços da Comissão SWD (2012) 213 e SWD (2012) 214], encontram-se já disponíveis as tecnologias que permitem cumprir o objetivo de 147 g de CO<sub>2</sub>/km, sendo que as reduções de emissões necessárias podem ser alcançadas a um custo inferior ao previsto na anterior análise, efetuada antes da adoção do Regulamento (UE) n.º 510/2011.

Por outro lado, a distância entre as atuais emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> dos veículos comerciais ligeiros novos e o objetivo fixado também diminuiu, o que atesta a viabilidade do objetivo de 147 g de CO<sub>2</sub>/km a alcançar já em 2020 e fundamenta a alteração do Regulamento (UE) n.º 510/2011, consubstanciada na presente Proposta de Regulamento.

A Proposta de Regulamento sob escrutínio refere que, atendendo ao *«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 CO<sub>2</sub> 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»*, pelo que o procedimento de concessão de derrogações a estes fabricantes é simplificado, com o intuito de permitir uma maior flexibilidade em termos de calendário de aplicação da derrogação.

A Proposta refere igualmente que, *«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»*, sendo que tais indicações devem basear-se numa avaliação da taxa de redução necessária em harmonia com os objetivos climáticos a longo prazo da União [refira-se que o Conselho Europeu reafirmou recentemente o objetivo da União de redução de 80-95% das suas emissões até 2050, em relação aos níveis de 1990], bem como das implicações para o desenvolvimento de tecnologias com uma boa relação custo-eficácia para a redução das emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos. Nesta medida, a presente Proposta de Regulamento prevê que a Comissão apresente um relatório onde constem as correspondentes propostas para os objetivos pós-2020.



Em conformidade com a Proposta de Regulamento, a Comissão deve igualmente efetuar uma avaliação de impacto, a fim de verificar os procedimentos de ensaio, por forma a que estes reflitam adequadamente o comportamento dos veículos em matéria de emissões reais de CO<sub>2</sub>, trabalho que se encontra a ser efetuado no momento (mas ainda não se encontra concluído), através do desenvolvimento de um procedimento de ensaio mundial de veículos ligeiros no âmbito da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas.

Quando tais procedimentos de ensaio forem alterados, os limites estabelecidos no Anexo I do Regulamento (UE) n.º 510/2011 devem ser adaptados, a fim de assegurar um rigor comparável para os fabricantes e as classes de veículos.

Resumidamente, a Proposta de Regulamento confirma a viabilidade do objetivo de 2020 de 147 g de CO<sub>2</sub>/km para os comerciais ligeiros novos em 2020, através das seguintes formas: o parâmetro de utilidade continua a ser a massa do veículo em ordem de marcha, e o procedimento de derrogação é simplificado com a introdução de uma isenção *de minimis* da obrigação de respeitar o objetivo em matéria de CO<sub>2</sub> para os fabricantes mais pequenos (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).

Além disso, 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 e a taxa sobre emissões excedentárias é mantida em 95 EUR por g/km por veículo.

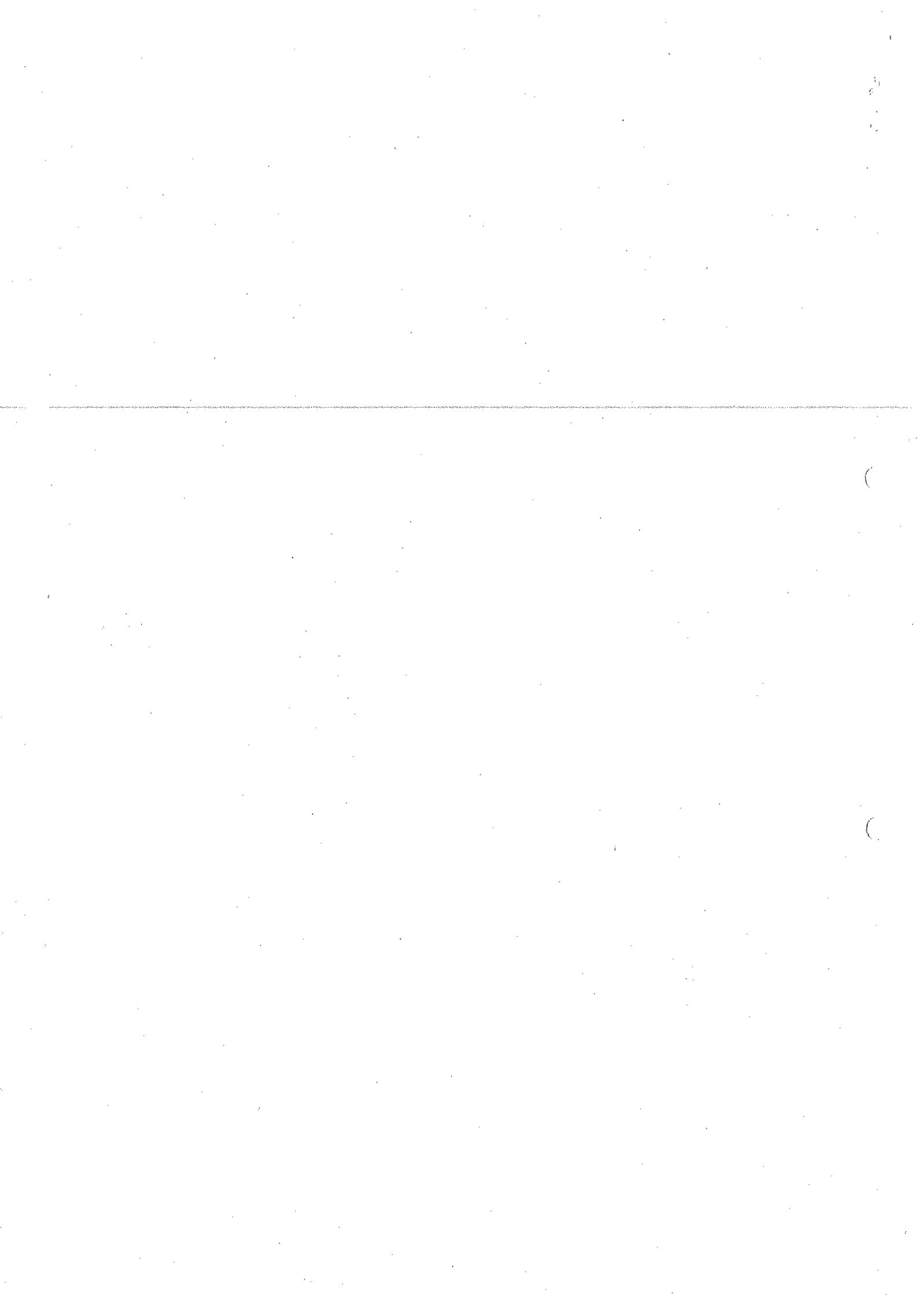
Na medida em que a indústria beneficia de indicações do regime regulamentar que seriam aplicáveis para além de 2020, a proposta prevê que uma nova revisão terá lugar, o mais tardar, em 31 de Dezembro de 2014.

## **1. Princípio da Subsidiariedade**

Cumprir recordar que a União Europeia já atuou em matéria de redução das emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos comerciais ligeiros novos, através da adoção do Regulamento (UE) n.º 510/2011, sendo o mercado único – e não os Estados-Membros – a sua base de atuação, e fê-lo por se considerar que uma ação individual por parte dos Estados-Membros não é suficiente para alcançar os objetivos de redução de emissões ao nível da União.

Assim, atendendo às características da presente Proposta de Regulamento, aos elementos jurídicos da mesma e ao seu objetivo geral, considera-se que o Princípio da Subsidiariedade é respeitado, já que os objetivos da ação não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros, atenta a dimensão e os efeitos da ação prevista, sendo melhor alcançados a nível comunitário.

Acresce que a presente Proposta de Regulamento permitirá obter claras vantagens na consecução do objetivo de 2020 em matéria de redução das emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos comerciais ligeiros novos, concluindo-se que uma ação à escala da União é mais eficaz comparativamente com uma ação a nível nacional.



## 2. Princípio da Proporcionalidade

Considera-se que a presente Proposta de Regulamento respeita o Princípio da Proporcionalidade, uma vez que não excede o necessário para atingir os objetivos propostos, limitando-se a ação comunitária ao estritamente necessário para atingir os objetivos dos Tratados, conforme já mencionado.

Acresce que a presente Proposta de Regulamento altera o Regulamento (UE) n.º 510/2011, tendo em vista a definição de formas de consecução do objetivo de 2020 em matéria de redução das emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos comerciais ligeiros novos, não implicando a revogação de legislação em vigor.

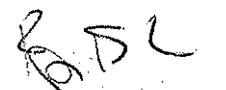
## PARTE III - CONCLUSÕES

Em face do exposto, a Comissão de Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local conclui o seguinte:

1. A presente Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho visa alterar 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 CO<sub>2</sub> dos veículos comerciais ligeiros novos.
2. A presente Proposta de Regulamento confirma a viabilidade do objetivo de 2020 de 147 g de CO<sub>2</sub>/km para os comerciais ligeiros novos em 2020, através das seguintes formas:
  - a) o parâmetro de utilidade continua a ser a massa do veículo em ordem de marcha e
  - b) o procedimento de derrogação é simplificado com a introdução de uma isenção *de minimis* da obrigação de respeitar o objetivo em matéria de CO<sub>2</sub> para os fabricantes mais pequenos (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).
3. Além disso, a presente Proposta de Regulamento prevê que seja 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 e a taxa sobre emissões excedentárias é mantida em 95 EUR por g/km por veículo.
4. A presente Proposta de Regulamento respeita os Princípios da Subsidiariedade e da Proporcionalidade.
5. A Comissão de Ambiente, Ordenamento do Território e Poder Local dá por concluído o escrutínio da presente iniciativa, devendo o presente Parecer, nos termos da Lei n.º 43/2006, de 25 de Agosto, ser remetido à Comissão de Assuntos Europeus, para os devidos efeitos.

Palácio de São Bento, 25 de Setembro de 2012

O Deputado Autor do Parecer,



(Pedro Farmhouse)

O Vice-Presidente da Comissão,



(Fernando Marques)

