

# PARLAMENTO EUROPEU

2004



2009

*Documento de sessão*

**A6-0419/2008**

27.10.2008

**\*\*\*|**

## **RELATÓRIO**

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que define normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros como parte da abordagem integrada da Comunidade para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos comerciais ligeiros (COM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD))

Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

Relator: Guido Sacconi

Relatores de parecer (\*): Werner Langen, Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia

(\*) Comissões associadas – Artigo 47.º do Regimento

### ***Legenda dos símbolos utilizados***

- \* Processo de consulta  
*Maioria dos votos expressos*
- \*\*I Processo de cooperação (primeira leitura)  
*Maioria dos votos expressos*
- \*\*II Processo de cooperação (segunda leitura)  
*Maioria dos votos expressos para aprovar a posição comum*  
*Maioria dos membros que compõem o Parlamento para rejeitar ou alterar a posição comum*
- \*\*\* Parecer favorável  
*Maioria dos membros que compõem o Parlamento, excepto nos casos visados nos artigos 105.º, 107.º, 161.º e 300.º do Tratado CE e no artigo 7.º do Tratado UE*
- \*\*\*I Processo de co-decisão (primeira leitura)  
*Maioria dos votos expressos*
- \*\*\*II Processo de co-decisão (segunda leitura)  
*Maioria dos votos expressos para aprovar a posição comum*  
*Maioria dos membros que compõem o Parlamento para rejeitar ou alterar a posição comum*
- \*\*\*III Processo de co-decisão (terceira leitura)  
*Maioria dos votos expressos para aprovar o projecto comum*

(O processo indicado tem por fundamento a base jurídica proposta pela Comissão)

### ***Alterações a textos legais***

Nas alterações do Parlamento, as diferenças são assinaladas simultaneamente a ***negrito e em itálico***. Nos actos modificativos, as partes transcritas de uma disposição existente que o Parlamento pretende alterar, sem que a Comissão o tenha feito, são assinaladas a negrito. As eventuais supressões respeitantes a esses excertos são evidenciadas do seguinte modo: [...]. A utilização de *itálico sem negrito* constitui uma indicação destinada aos serviços técnicos e tem por objectivo assinalar elementos do texto legal que se propõe sejam corrigidos, tendo em vista a elaboração do texto final (por exemplo, elementos manifestamente errados ou lacunas numa dada versão linguística). Estas sugestões de correcção ficam subordinadas ao aval dos serviços técnicos visados.

## ÍNDICE

	<b>Página</b>
PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU .....	5
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS .....	38
PARECER DA COMISSÃO DOS ASSUNTOS JURÍDICOS SOBRE A BASE JURÍDICA	41
PARECER DA COMISSÃO DA INDÚSTRIA, DA INVESTIGAÇÃO E DA ENERGIA...	49
PROCESSO.....	87

(\*) Comissões associadas – Artigo 47.º do Regimento



## PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que define normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros como parte da abordagem integrada da Comunidade para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos comerciais ligeiros  
(COM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD))

(Processo de co-decisão: primeira leitura)

*O Parlamento Europeu,*

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho (COM(2007)0856),
  - Tendo em conta o n.º 2 do artigo 251.º e o artigo 95.º do Tratado CE, nos termos dos quais a proposta lhe foi apresentada pela Comissão (C6-0022/2008),
  - Tendo em conta o parecer da Comissão dos Assuntos Jurídicos sobre a base jurídica proposta,
  - Tendo em conta o artigo 51.º do seu Regimento,
  - Tendo em conta o relatório da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar e o parecer da Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia (A6-0419/2008),
1. Aprova a proposta da Comissão com as alterações nela introduzidas;
  2. Requer à Comissão que lhe submeta de novo esta proposta, se pretender alterá-la substancialmente ou substituí-la por um outro texto;
  3. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho e à Comissão.

### **Alteração 1**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Citação 1**

*Texto da Comissão*

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu *artigo 95.º*,

*Alteração*

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu *artigo 175.º*,

## Alteração 2

### Proposta de regulamento Considerando 4

#### *Texto da Comissão*

(4) Uma das implicações desses compromissos é que ***todos os Estados-Membros*** devem reduzir significativamente as emissões dos automóveis de passageiros. ***Para se obterem as reduções substanciais necessárias, deverão ser aplicadas políticas e medidas, tanto a nível dos Estados-Membros como da Comunidade, que abranjam todos os sectores económicos da Comunidade e não apenas os sectores industrial e energético.*** O sector do transporte rodoviário é o segundo maior emissor de gases com efeito de estufa na UE e as suas emissões continuam a aumentar. Caso ***o impacto do transporte rodoviário nas alterações climáticas continue*** a aumentar, tal comprometerá significativamente as reduções obtidas noutros sectores para combate às alterações climáticas.

#### *Alteração*

(4) Uma das implicações desses compromissos é que ***também*** devem ***reduzir-se*** significativamente as emissões dos automóveis de passageiros. ***Tara tal é necessária a imposição de disposições relativas às emissões aos fabricantes e importadores de veículos novos. Só um regulamento comunitário permite garantir que os veículos novos estejam sujeitos ao mesmo regime em todos os Estados-Membros da União Europeia. Para que os objectivos dos Estados-Membros e da Comunidade em matéria de redução das emissões de CO<sub>2</sub> sejam atingidos, não é suficiente tomar medidas só nos sectores da indústria e da energia: o sector dos transportes e os agregados familiares devem também ser abrangidos.*** O sector do transporte rodoviário é o segundo maior emissor de gases com efeito de estufa na UE e as suas emissões continuam a aumentar. Caso ***as emissões de CO<sub>2</sub> continuem*** a aumentar, ***comprometerão*** significativamente as reduções obtidas noutros sectores para combate às alterações climáticas.

#### *Justificação*

*Não são os Estados-Membros que devem reduzir as emissões, mas os fabricantes e os importadores de automóveis de passageiros. Não é o impacto no clima que pode continuar a aumentar, mas sim as emissões de gases com efeito de estufa, em particular de CO<sub>2</sub>.*

### Alteração 3

#### Proposta de regulamento Considerando 10

##### *Texto da Comissão*

(10) Nas comunicações foi proposta uma abordagem integrada com vista a atingir o objectivo comunitário de 120 g de CO<sub>2</sub>/km até 2012 e foi anunciado que a Comissão apresentaria uma proposta de quadro legislativo para alcançar o objectivo comunitário com base em reduções obrigatórias das emissões de CO<sub>2</sub>, a fim de cumprir o objectivo de 130 g de CO<sub>2</sub>/km de emissões médias do parque de automóveis novos através de avanços na tecnologia dos motores dos veículos. Coerente com a abordagem adoptada no âmbito de compromissos voluntários assumidos pelos fabricantes, esta abordagem integrada abrange os elementos que são tidos em conta na medição das emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis de passageiros 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 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 veículos. Uma redução adicional de 10 g de CO<sub>2</sub>/km, ou equivalente se tecnicamente necessário, será obtida através de outros avanços tecnológicos e de um aumento na utilização de biocombustíveis. Além disso, o comportamento dos consumidores tem influência nas emissões gerais dos automóveis de passageiros, pelo que lhes deve ser disponibilizada informação sobre a conformidade dos automóveis novos de passageiros com os objectivos de emissões

##### *Alteração*

(10) Nas comunicações foi proposta uma abordagem integrada com vista a atingir o objectivo comunitário de 120 g de CO<sub>2</sub>/km até 2012 e foi anunciado que a Comissão apresentaria uma proposta de quadro legislativo para alcançar o objectivo comunitário com base em reduções obrigatórias das emissões de CO<sub>2</sub>, a fim de cumprir o objectivo de 130 g de CO<sub>2</sub>/km de emissões médias do parque de automóveis novos através de avanços na tecnologia dos motores dos veículos. Coerente com a abordagem adoptada no âmbito de compromissos voluntários assumidos pelos fabricantes, esta abordagem integrada abrange os elementos que são tidos em conta na medição das emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis de passageiros 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 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 veículos. Uma redução adicional de 10 g de CO<sub>2</sub>/km, ou equivalente se tecnicamente necessário, será obtida através de outros avanços tecnológicos e de um aumento na utilização de biocombustíveis **sustentáveis**. Além disso, o comportamento dos consumidores tem influência nas emissões gerais dos automóveis de passageiros, pelo que lhes deve ser disponibilizada informação sobre a conformidade dos automóveis novos de passageiros com os

estabelecidos ao abrigo do presente regulamento.

objectivos de emissões estabelecidos ao abrigo do presente regulamento.

#### **Alteração 4**

##### **Proposta de regulamento Considerando 10-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(10-A) Nas suas resoluções de 24 de Outubro de 2007 e 15 de Janeiro de 2008 sobre a comunicação da Comissão, de 7 de Fevereiro de 2007, o Parlamento Europeu salientou que, para o desenvolvimento de novos tipos de automóveis de passageiros, são necessários entre cinco a sete anos e solicitou, por conseguinte, à Comissão que não fixasse objectivos obrigatórios definitivos em matéria de emissões de CO2 para uma data anterior a 2015.***

##### *Justificação*

*Devido aos ciclos de desenvolvimento e produção da indústria automóvel de cinco a sete anos, apenas é possível fixar um objectivo vinculativo a partir de 2015. Um prazo anterior a essa data não corresponderia à realidade económica.*

#### **Alteração 5**

##### **Proposta de regulamento Considerando 11-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(11-A) Para obter veículos com um nível zero de emissões, importa aumentar radicalmente as dotações do Sétimo Programa-Quadro de Investigação e Desenvolvimento afectadas a tecnologias que visem este objectivo.***



## Justificação

*Importa investir mais verbas em I&D de tecnologias que possibilitem emissões zero.*

### Alteração 6

#### Proposta de regulamento Considerando 12

##### *Texto da Comissão*

(12) A fim de manter a diversidade do mercado automóvel e a sua capacidade de satisfazer as diferentes necessidades dos consumidores, os objectivos de emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis de passageiros deverão ser definidos em função da utilidade dos automóveis numa base linear. Para descrever essa utilidade, **o parâmetro mais adequado é a massa, pelo facto de proporcionar** uma correlação satisfatória com as actuais emissões, resultando portanto em objectivos mais realistas e neutros em termos de concorrência, e de os dados relativos à massa estarem facilmente disponíveis. Deverão **contudo** ser recolhidos dados sobre **o parâmetro** de utilidade **alternativo que seria** a superfície de apoio das rodas (largura de via multiplicada pela distância entre eixos), a fim de facilitar avaliações a mais longo prazo da abordagem baseada na utilidade. **No estabelecimento dos objectivos, deverá ter-se em conta a evolução projectada da massa dos automóveis novos até 2012 e deverão ser evitados potenciais incentivos ao aumento da massa dos veículos apenas com o intuito de beneficiar de um consequente aumento do objectivo de redução das emissões de CO<sub>2</sub>. Por conseguinte, ao definir os objectivos para 2012, deverá ter-se em conta a possível evolução futura do aumento autónomo da massa dos veículos produzidos pelos fabricantes e vendidos no mercado da UE. Finalmente, a diferenciação dos objectivos deverá incentivar reduções das**

##### *Alteração*

(12) A fim de manter a diversidade do mercado automóvel e a sua capacidade de satisfazer as diferentes necessidades dos consumidores, os objectivos de emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis de passageiros deverão ser definidos em função da utilidade dos automóveis numa base linear. Para descrever essa utilidade, **a massa é um** parâmetro adequado, **que proporciona** uma correlação satisfatória com as actuais emissões, resultando portanto em objectivos mais realistas e neutros em termos de concorrência, e de os dados relativos à massa estarem facilmente disponíveis. Deverão ser recolhidos dados sobre **parâmetros** de utilidade **alternativos como** a superfície de apoio das rodas (largura de via multiplicada pela distância entre eixos), a fim de facilitar avaliações a mais longo prazo da abordagem baseada na utilidade. **A Comissão deverá, até 2014, reexaminar a disponibilidade dos dados e, se for caso disso, adaptar o parâmetro de utilidade.**

*emissões a realizar em todas as categorias de automóveis, reconhecendo simultaneamente que podem ser obtidas maiores reduções de emissões em veículos mais pesados.*

#### Alteração 7

##### Proposta de regulamento Considerando 13

###### *Texto da Comissão*

(13) O objectivo do presente regulamento é criar incentivos para que a indústria automóvel invista em novas tecnologias. O regulamento promove activamente a eco-inovação e tem em conta a evolução tecnológica futura. Desta forma, é promovida a competitividade da indústria europeia e a criação de mais empregos de qualidade.

###### *Alteração*

(13) O objectivo do presente regulamento é criar incentivos para que a indústria automóvel invista em novas tecnologias. O regulamento promove activamente a eco-inovação e tem em conta a evolução tecnológica futura. ***Em particular, deve promover-se o desenvolvimento de veículos eléctricos e híbridos, na medida em que produzem significativamente menos emissões do que os automóveis de passageiros tradicionais.*** Desta forma, é promovida a competitividade da indústria europeia e a criação de mais empregos de qualidade. ***A Comissão pode avaliar se é oportuno incluir as medidas de eco-inovação aquando da revisão dos procedimentos e testes referidos no nº3 do artigo 14º do Regulamento 715/2007, tendo em conta os impactos técnicos e económicos.***

#### Alteração 8

##### Proposta de regulamento Considerando 13-A (novo)

###### *Texto da Comissão*

###### *Alteração*

***(13-A) Reconhecendo que são extremamente elevados os custos da investigação e do desenvolvimento e os custos unitários de produção das primeiras gerações de tecnologias de***

*automóveis com emissões muito baixas de CO2 que serão introduzidas no mercado no seguimento da sua entrada em vigor, a título provisório, o presente regulamento inclui igualmente disposições específicas destinadas a acelerar a introdução no mercado europeu de veículos com emissões muito baixas de CO2 na fase inicial de comercialização.*

## **Alteração 9**

### **Proposta de regulamento Considerando 13-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(13-B) A utilização de combustíveis alternativos pode oferecer reduções significativas de CO2 "da jazida à estrada". Por conseguinte, o presente regulamento inclui disposições específicas destinadas a continuar a promover a introdução no mercado europeu de veículos alimentados a combustíveis alternativos.*

### *Justificação*

*O desenvolvimento de veículos que possam utilizar combustíveis alternativos deve ser promovido. Uma vez que os combustíveis alternativos oferecem possibilidades de reduzir significativamente as emissões de CO2 "da jazida à estrada", o parque automóvel deve ser adaptado para permitir a utilização desses combustíveis.*

## **Alteração 10**

### **Proposta de regulamento Considerando 13-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(13-C) Reconhecendo o facto de que os biocombustíveis podem oferecer reduções significativas de CO2 "da jazida à estrada", e que os fabricantes podem oferecer veículos com capacidade para*

*serem alimentados quer a combustíveis convencionais quer a combustíveis alternativos para permitir a transição para estes combustíveis com emissões reduzidas de CO<sub>2</sub>, o presente regulamento inclui disposições específicas destinadas a promover a introdução continuada no mercado europeu de veículos alimentados a combustíveis alternativos.*

### *Justificação*

*É pouco provável que os fornecedores de combustíveis disponham de uma rede completa de abastecimento de combustíveis enquanto não existir procura que o justifique. Para ultrapassar este problema, os fabricantes de automóveis construíram veículos alimentados a combustíveis alternativos capazes de um reconhecimento automático e de funcionar com combinações de gasolina e biocombustíveis. Este novo progresso tecnológico permite que estes veículos trabalhem durante toda a vida (12 anos em média) com biocombustíveis. Como é cada vez mais fácil obter estes biocombustíveis, esta medida pode contribuir para uma redução muito significativa das emissões de CO<sub>2</sub> da frota automóvel numa base "da jazida à estrada". A União Europeia está actualmente a preparar critérios para garantir a sustentabilidade dos biocombustíveis.*

*O objectivo de emissões não estabelece qualquer diferença entre CO<sub>2</sub> fóssil e biológico. Se a legislação visa reduzir a contribuição antropogénica de CO<sub>2</sub> para a atmosfera, o objectivo deve consistir em encontrar alternativas aos combustíveis fósseis. A maneira mais fácil de os fabricantes respeitarem a legislação proposta é a transição para os motores a diesel. Porém, a legislação deve igualmente permitir soluções de combustíveis alternativos, que actualmente podem ter dificuldades em cumprir a legislação, apesar de assegurarem uma redução de CO<sub>2</sub> "da jazida à estrada".*

### **Alteração 11**

#### **Proposta de regulamento Considerando 13-D (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(13-D) Para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub>, deve ser promovida a construção de veículos que utilizem combustíveis alternativos e de veículos com emissões reduzidas ou nulas. O presente regulamento visa fomentar estas tecnologias dado que as reduções de***

*emissões que permitem os veículos que utilizam combustíveis alternativos e os veículos com emissões reduzidas ou nulas podem compensar as emissões dos veículos mais poluentes do parque de um construtor ou, no âmbito de um acordo comercial, do parque de um outro construtor do mesmo agrupamento.*

## **Alteração 12**

### **Proposta de regulamento Considerando 16**

#### *Texto da Comissão*

(16) De acordo com a política comunitária de ajuda a pessoas com deficiência, devem ser excluídos do âmbito do presente regulamento os veículos para fins especiais aos quais são aplicáveis requisitos específicos para fins de homologação, **incluindo** veículos fabricados especificamente para fins comerciais a fim de permitir a utilização de cadeiras de rodas dentro dos veículos.

#### *Alteração*

(16) De acordo com a política comunitária de ajuda a pessoas com deficiência, devem ser excluídos do âmbito do presente regulamento os veículos para fins especiais aos quais são aplicáveis requisitos específicos para fins de homologação **ou os** veículos fabricados especificamente para fins comerciais a fim de permitir a utilização de cadeiras de rodas dentro dos veículos.

#### *Justificação*

*A fim de permitir que os veículos construídos especificamente para transportar cadeiras de rodas dentro do veículo, que não estejam homologados como veículos acessíveis a cadeiras de rodas, mas tenham homologação europeia de veículo completo (EWVTA), sejam excluídos do âmbito de aplicação da presente legislação. As presentes alterações viabilizarão uma situação de paridade para todos os veículos acessíveis em cadeiras de rodas, no âmbito do regulamento em apreço. Tal seria conforme à política comunitária de apoio às pessoas portadoras de deficiência.*

## **Alteração 13**

### **Proposta de regulamento Considerando 21**

#### *Texto da Comissão*

(21) A Directiva 2007/46/CE estabelece que os fabricantes devem emitir um

#### *Alteração*

(21) A Directiva 2007/46/CE estabelece que os fabricantes devem emitir um

certificado de conformidade que acompanhará cada automóvel novo de passageiros e que os Estados-Membros só permitirão a matrícula e a entrada em circulação de um automóvel novo de passageiros se o mesmo for acompanhado de um certificado de conformidade válido. Os dados recolhidos pelos Estados-Membros deverão ser coerentes com o certificado de conformidade emitido pelo fabricante relativamente ao automóvel de passageiros em causa.

certificado de conformidade que acompanhará cada automóvel novo de passageiros e que os Estados-Membros só permitirão a matrícula e a entrada em circulação de um automóvel novo de passageiros se o mesmo for acompanhado de um certificado de conformidade válido. Os dados recolhidos pelos Estados-Membros deverão ser coerentes com o certificado de conformidade emitido pelo fabricante relativamente ao automóvel de passageiros em causa ***e deverão basear-se unicamente nesta referência. Caso os Estados-Membros, por razões justificadas, não utilizem o certificado de conformidade para concluir o processo de registo e de entrada em circulação de um automóvel novo de passageiros, deverão aplicar as medidas necessárias para assegurar o rigor apropriado no processo de monitorização. Deverá ser criada uma base de dados normalizada comum europeia para os dados relativos ao certificado de conformidade. Essa base deverá ser utilizada como referência única para permitir aos Estados-Membros uma manutenção mais fácil dos seus dados relativos ao registo quando os veículos forem matriculados pela primeira vez. A Comissão deverá assegurar a utilização da rede electrónica pelos Estados-Membros, tal como demonstrado no projecto REGNET, que prevê uma maior simplificação do intercâmbio dos dados relativos ao registo, como no caso das emissões de CO<sub>2</sub>, tendo em vista uma monitorização rigorosa. Além disso, a fim de permitir que os fabricantes respondam à evolução do mercado, a Comissão deverá, o mais tardar até 30 de Agosto de cada ano de vigância, disponibilizar a cada fabricante um relatório intercalar sobre as operações de acompanhamento relativo ao ano em questão.***

#### *Justificação*

*Todos os Estados-Membros devem ser obrigados a utilizar como principal referência (por*

*exemplo para os dados relativos ao CO2) o certificado de conformidade, como base para a monitorização (actualmente, cerca de 12 Estados-Membros não utilizam este documento). Por conseguinte, deve ser criada uma base de dados central europeia para a recolha desses dados. Deste modo, os fabricantes poderiam fornecer atempadamente dados actualizados no caso de serem efectuadas modificações técnicas aos seus veículos. É essencial que os fabricantes tenham conhecimento antecipado do valor oficial de CO2 e, por conseguinte, os cálculos provisórios e o relatório intercalar da Comissão devem ser apresentados semestralmente.*

## **Alteração 14**

### **Proposta de regulamento Considerando 22**

#### *Texto da Comissão*

(22) O cumprimento pelos fabricantes dos objectivos estabelecidos ao abrigo do presente regulamento deverá ser avaliado a nível comunitário. Os fabricantes cujas emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> sejam superiores às permitidas ao abrigo do presente regulamento devem pagar um prémio sobre as emissões excedentárias relativamente a cada ano civil a partir de 2012. O prémio deverá ser modulado em função do nível de incumprimento dos objectivos por parte dos fabricantes. Deverá aumentar progressivamente ao longo do tempo. A fim de proporcionar um incentivo suficiente para a adopção de medidas de redução das emissões específicas de CO<sub>2</sub> dos automóveis de passageiros, o prémio deverá **reflectir os** custos tecnológicos. Os montantes do prémio sobre as emissões excedentárias deverão ser considerados receitas do orçamento da União Europeia.

#### *Alteração*

(22) O cumprimento pelos fabricantes dos objectivos estabelecidos ao abrigo do presente regulamento deverá ser avaliado a nível comunitário. Os fabricantes cujas emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> sejam superiores às permitidas ao abrigo do presente regulamento devem pagar um prémio sobre as emissões excedentárias relativamente a cada ano civil a partir de 2012. O prémio deverá ser modulado em função do nível de incumprimento dos objectivos por parte dos fabricantes. Deverá aumentar progressivamente ao longo do tempo. A fim de proporcionar um incentivo suficiente para a adopção de medidas de redução das emissões específicas de CO<sub>2</sub> dos automóveis de passageiros, o prémio deverá **ser superior aos** custos tecnológicos. Os montantes do prémio sobre as emissões excedentárias deverão ser considerados receitas do orçamento da União Europeia **e utilizadas para reforçar o apoio a actividades de investigação e inovação com vista a reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> no sector automóvel.**

#### *Justificação*

*A fim de assegurar efectivamente o cumprimento da meta média da UE, o prémio deveria ser superior aos custos tecnológicos. É importante canalizar esses fundos para apoiar a*

*investigação e a inovação no sector automóvel.*

## **Alteração 15**

### **Proposta de regulamento Considerando 23-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(23-A) A Directiva 1999/94/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 13 de Dezembro de 1999 relativa às informações sobre a economia de combustível e as emissões de CO<sub>2</sub> disponíveis para o consumidor na comercialização de automóveis novos de passageiros<sup>1</sup> prevê que sejam fornecidas ao consumidor informações claras sobre o consumo de combustível e sobre as emissões específicas de CO<sub>2</sub> do veículo para que os mesmos possam efectuar uma aquisição com conhecimento de causa.***

<sup>1</sup> JO L 12, 18.1.2000, p. 16.

### *Justificação*

*O material de promoção utilizado na comercialização dos automóveis novos de passageiros deve, nomeadamente, incluir os dados referentes ao consumo de combustível e às emissões de CO<sub>2</sub> dos modelos de automóveis a que se refere.*

## **Alteração 16**

### **Proposta de regulamento Artigo 1**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**Objecto e objectivos**

**Objecto, objectivos e finalidades**

O presente regulamento estabelece requisitos de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros, a fim de assegurar o bom funcionamento do mercado interno e a realização do objectivo geral **da UE de 120 g CO<sub>2</sub>/km de emissões médias de CO<sub>2</sub> do**

O presente regulamento estabelece requisitos de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros, a fim de assegurar o bom funcionamento do mercado interno e a realização do objectivo geral **de redução das emissões de CO<sub>2</sub> na UE**



*parque de automóveis novos.* O regulamento fixa as emissões médias de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros em 130 g de CO<sub>2</sub>/km mediante melhorias nas tecnologias dos motores de veículos, medidas de acordo com o estabelecido no Regulamento (CE) n.º 715/2007 e nas suas disposições de execução. O presente regulamento será complementado por medidas adicionais destinadas a uma redução de 10 g de CO<sub>2</sub>/km como parte da abordagem integrada da Comunidade.

*nomeadamente no sector dos transportes.* **O regulamento fixa as emissões médias dos automóveis novos de passageiros em 120 g CO<sub>2</sub>/km, objectivo que deverá ser cumprido a partir de 1 de Janeiro de 2012.**

*A partir de 2012,* o regulamento fixa as emissões médias de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros em 130 g de CO<sub>2</sub>/km mediante melhorias nas tecnologias dos motores de veículos, medidas de acordo com o estabelecido no Regulamento (CE) n.º 715/2007 e nas suas disposições de execução. O presente regulamento será complementado por medidas adicionais destinadas a uma redução de 10 g de CO<sub>2</sub>/km como parte da abordagem integrada da Comunidade.

*A partir de 2020,* o regulamento fixa as emissões médias de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros em 95g de CO<sub>2</sub>/km, no máximo, objectivo que deverá ser cumprido a partir de 1 de Janeiro de 2020 mediante melhorias nas tecnologias dos motores de veículos, medidas de acordo com o estabelecido no Regulamento (CE) n.º 715/2007 e nas suas disposições de execução.

#### *Justificação*

*O sector automóvel deve ser incluído nos objectivos de redução das emissões de CO<sub>2</sub> à escala do planeta. Propõe-se fixar como objectivo a cumprir até 2020, um nível médio de emissões de 95g, no máximo, em consonância com as exigências formuladas pelo Parlamento Europeu na sua resolução sobre a estratégia comunitária de redução das emissões de CO<sub>2</sub>, adoptada em 24 de Outubro de 2007.*

## Alteração 17

### Proposta de regulamento

#### Artigo 2 – n.º 1

##### *Texto da Comissão*

1. O presente regulamento será aplicável a veículos a motor da categoria M<sub>1</sub>, conforme definida no Anexo II à Directiva 2007/46/CE, **com uma massa de referência não superior a 2 610 kg** e a veículos aos quais seja alargada a homologação de acordo com o estabelecido no n.º 2 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007 ("automóveis de passageiros) que sejam matriculados na Comunidade pela primeira vez **e que não tenham sido previamente matriculados fora da Comunidade** ("automóveis novos de passageiros").

##### *Alteração*

1. O presente regulamento será aplicável a veículos a motor da categoria M<sub>1</sub>, conforme definida no Anexo II à Directiva 2007/46/CE, e a veículos aos quais seja alargada a homologação de acordo com o estabelecido no n.º 2 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007 ("automóveis de passageiros) que sejam matriculados na Comunidade pela primeira vez ("automóveis novos de passageiros").

##### *Justificação*

*A supressão da massa como critério de definição do âmbito de aplicação do presente regulamento evita que os veículos automóveis muito pesados sejam excluídos desta legislação. A fim de incentivar os fabricantes europeus de automóvel a investirem em novas tecnologias que visem aumentar a eficiência energética e reduzir as emissões de CO<sub>2</sub>, é necessário evitar a introdução de vantagens específicas para os novos automóveis importados do exterior da Comunidade.*

## Alteração 18

### Proposta de regulamento

#### Artigo 2 – n.º 3

##### *Texto da Comissão*

3. O presente regulamento não é aplicável a veículos para fins especiais na acepção do ponto 5 do Anexo II à Directiva 2007/46/CE.

##### *Alteração*

3. O presente regulamento não é aplicável a veículos para fins especiais na acepção do ponto 5 do Anexo II à Directiva 2007/46/CE, **nem a veículos construídos para fins comerciais e para transportar cadeiras de rodas dentro do veículo, conforme definidos no Regulamento (CE) N.º 715/2007.**

### *Justificação*

*A fim de permitir que os veículos construídos para transportar cadeiras de rodas dentro do veículo, que não estejam homologados como veículos acessíveis a cadeiras de rodas, mas tenham homologação europeia do veículo completo (EWVTA) sejam excluídos do âmbito de aplicação da presente legislação. As presentes alterações viabilizarão uma situação de paridade para todos os veículos acessíveis em cadeiras de rodas no âmbito do regulamento em apreço. Tal seria conforme à política da Comissão de apoio às pessoas portadoras de deficiência.*

### **Alteração 19**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 2 – n.º 3-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***3-A. São excluídos do âmbito de aplicação do presente regulamento os veículos destinados a satisfazer necessidades sociais específicas na acepção do n.º 1, alínea f-A), do artigo 3.º.***

### *Justificação*

*O número destes veículos é relativamente baixo, pelo que se justifica uma derrogação a fim de que este regulamento sobre o CO<sub>2</sub> responda totalmente aos requisitos de compatibilidade social.*

### **Alteração 20**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 3 – n.º 1 – alínea d-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***d-A) “Superfície de apoio das rodas”, a largura de via multiplicada pela distância entre eixos, conforme indicado no certificado de conformidade e definido nos pontos 2.1 e 2.3 do anexo I da Directiva 2007/46/CE.***

## Alteração 21

### Proposta de regulamento Artigo 3 – n.º 1 – alínea f-A) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***f-A) "Veículos destinados a satisfazer necessidades sociais específicas", veículos a gasóleo da categoria M1 que sejam:***

***(i) Veículos para fins especiais, definidos na Directiva 2007/46/CE, cuja massa de referência exceda 2.000kg; ou***

***(ii) Veículos cuja massa de referência exceda 2.000kg e se destinem a transportar sete ou mais ocupantes, incluindo o condutor, com exclusão dos veículos da categoria M1G definida na Directiva 2007/46/CE; ou***

***(iii) Veículos cuja massa de referência exceda 1.760kg que sejam especificamente construídos para fins comerciais e para transportar cadeiras de rodas dentro do veículo.***

#### *Justificação*

*Os veículos definidos satisfazem necessidades específicas de transporte, designadamente serviços de "vaivém", salvamento e recuperação. Tais veículos são frequentemente construídos de forma específica (mais altos, mais largos e mais pesados) com caixas de velocidades especiais, produzindo por isso um nível ligeiramente mais elevado de emissões de CO2. Dado o seu número relativamente reduzido, o nível de emissões de CO2 ligeiramente superior que produzem é negligenciável em termos do seu impacto global nos objectivos da legislação em matéria de CO2.*

## Alteração 22

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 3 – n.º 1 – alínea f-B) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***f-B) "Veículo com um teor muito reduzido de emissões de dióxido de carbono", um veículo com emissões inferiores a 50g de CO<sub>2</sub>/km, medidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e especificadas como emissão mássica de CO<sub>2</sub> (combinada) no certificado de conformidade.***

**Alteração 23**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 3 – n.º 1 – alínea f-C) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***f-C) "Veículo movido a combustíveis alternativos", um veículo na acepção do Regulamento 715/2007 e respectivas medidas de execução.***

*Justificação*

*O Regulamento Euro 5 já descreve os veículos movidos a combustíveis alternativos como sendo veículos com um sistema de depósito de combustível que pode funcionar com diferentes misturas de um ou mais combustíveis (biocombustíveis).*

**Alteração 24**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 4**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

No ano civil com início em 1 de Janeiro de 2012 e em cada ano civil subsequente, cada fabricante de automóveis de passageiros deverá assegurar que as suas emissões

No ano civil com início em 1 de Janeiro de 2012 e em cada ano civil subsequente, cada fabricante de automóveis de passageiros deverá assegurar que as suas emissões

específicas médias de CO<sub>2</sub> não ultrapassem o seu objectivo de emissões específicas determinado de acordo com o estabelecido no Anexo I ou, quando um fabricante beneficia de uma derrogação ao abrigo do artigo 9.º, de acordo com essa derrogação.

específicas médias de CO<sub>2</sub> não ultrapassem o seu objectivo de emissões específicas determinado de acordo com o estabelecido no Anexo I ou, quando um fabricante beneficia de uma derrogação ao abrigo do artigo 9.º, de acordo com essa derrogação.

*No ano civil com início em 1 de Janeiro de 2020 e em cada ano civil subsequente, cada fabricante de automóveis de passageiros deverá assegurar que as suas emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> não ultrapassem o seu objectivo de emissões específicas determinado de acordo com o estabelecido no Anexo I, alterado de acordo com o n.º 2-A, alínea b, do artigo 10º.*

## Alteração 25

### Proposta de regulamento Artigo 4-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

#### *Artigo 4º-A*

*Veículos com um teor muito reduzido de emissões de dióxido de carbono*

*Entre 1 de Janeiro de 2012 e 1 de Janeiro de 2016, para efeitos da determinação da conformidade dos fabricantes individuais de automóveis de passageiros com os objectivos de emissões específicos referidos no artigo 4.º, cada veículo com um teor muito reduzido de emissões de dióxido de carbono matriculado na União Europeia entra no cálculo das emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> de um fabricante, com base num coeficiente multiplicador de:.*

*2012-2013: 4 vezes*

*2014: 3 vezes*

*2015: 2 vezes.*

*A partir de 1 de Janeiro de 2016, este*

*multiplicador deixará de ser aplicado.*

## **Alteração 26**

### **Proposta de regulamento Artigo 4-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

#### **Artigo 4.º-B**

***Objectivos de emissões específicos dos  
"veículos a combustíveis alternativos"***

***Para efeitos da determinação da conformidade dos fabricantes individuais de automóveis de passageiros com os objectivos de emissões específicos referidos no Artigo 4.º, as emissões de CO2 indicadas no certificado de conformidade de cada "veículo a combustível alternativo", tal como definido no Regulamento (CE) nº 715/2007, matriculado na UE serão reduzidas através da aplicação de um factor de 0% a 20%, até um máximo de 25g de CO2/km, se pelo menos 30% dos postos de abastecimento do Estado-Membro onde o veículo está matriculado fornecerem combustíveis alternativos para estes veículos que cumpram os critérios de sustentabilidade estabelecidos na directiva .... [a directiva relativa às energias renováveis]. Esta redução não se aplica aos veículos com uma massa superior a 2.000 kg ou se for obtida através da utilização de combustíveis alternativos que não sejam comercializados na Comunidade.***

## **Alteração 27**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 5 – n.º 7**

*Texto da Comissão*

7. Excepto em caso de notificação ao abrigo do n.º 3, os fabricantes de um agrupamento comunicado à Comissão serão considerados como um único fabricante para ***fins do presente regulamento.***

*Alteração*

7. Excepto em caso de notificação ao abrigo do n.º 3, os fabricantes de um agrupamento comunicado à Comissão serão considerados como um único fabricante para ***efeitos do cumprimento das obrigações previstas no artigo 4. A informação relativa aos controlos efectuados e à comunicação das emissões é registada, comunicada e colocada à disposição de fabricantes e agrupamentos no registo central referido no n.º 4 do artigo 6.***

**Alteração 28**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 6 – n.º 1**

*Texto da Comissão*

1. No ***ano*** com início em ***1 de Janeiro de 2010*** e em cada ***ano*** subsequente, cada Estado-Membro registará informações relativas a cada automóvel novo de passageiros matriculado no seu território de acordo com o estabelecido na Parte A do Anexo II.

*Alteração*

1. No ***mês*** com início em ***1 de Janeiro de 2012*** e em cada ***mês*** subsequente, cada Estado-Membro registará informações relativas a cada automóvel novo de passageiros matriculado no seu território de acordo com o estabelecido na Parte A do Anexo II. ***Estas informações são colocadas à disposição dos fabricantes e dos importadores ou representantes designados pelos fabricantes em cada um dos Estados-Membros. Os Estados-Membros envidarão todos os esforços para garantir que os órgãos que prestam informações funcionem com transparência e sem burocracia.***

*Justificação*

*A vigilância e comunicação das emissões médias deveriam ter início concomitantemente com a introdução da regulamentação, de forma a evitar distorções de mercado e formas de discriminação de fabricantes. Por esta razão, as medidas em causa não deveriam ter início antes de 2012 e ter lugar mensalmente; as informações devem ser colocadas à disposição dos*



*fabricantes, a fim de envolver melhor os fabricantes e clientes na consecução dos objectivos. A presente alteração visa garantir que os órgãos nacionais que prestam informações não geram despesas de funcionamento desnecessárias e que funcionam com a maior eficácia e menor burocracia possível.*

## **Alteração 29**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 6 – n.º 2**

##### *Texto da Comissão*

2. Até 28 de Fevereiro de 2011 e em cada ano subsequente, o Estado-Membro determinará e comunicará à Comissão as informações indicadas na Parte B do Anexo II respeitantes ao ano civil precedente. Os dados serão comunicados de acordo com o formato indicado na Parte C do Anexo II.

##### *Alteração*

2. Até 28 de Fevereiro de 2011 e em cada ano subsequente, o Estado-Membro determinará e comunicará à Comissão as informações, **verificadas por um auditor acreditado**, indicadas na Parte B do Anexo II respeitantes ao ano civil precedente. Os dados serão comunicados de acordo com o formato indicado na Parte C do Anexo II.

##### *Justificação*

*A verificação dos dados dos Estados-Membros por um auditor acreditado deve garantir que eles compilam e controlam os dados relativos ao CO2 indicados no certificado de conformidade e que os modelos de veículos são atribuídos aos fabricantes adequados.*

## **Alteração 30**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 6 – n.º 5**

##### *Texto da Comissão*

5. Os fabricantes podem, no prazo de **2 meses** após serem notificados do cálculo provisório estabelecido ao abrigo do n.º 4, notificar a Comissão de quaisquer erros nos dados, indicando o Estado-Membro em que consideram que o erro ocorreu.

A Comissão examinará as notificações dos fabricantes e, até **30 de Setembro**, confirmará ou alterará e confirmará os cálculos provisórios ao abrigo do n.º 4.

##### *Alteração*

5. Os fabricantes podem, no prazo de **3 meses** após serem notificados do cálculo **anual** provisório estabelecido ao abrigo do n.º 4, notificar a Comissão de quaisquer erros nos dados, indicando o Estado-Membro em que consideram que o erro ocorreu.

A Comissão examinará as notificações dos fabricantes e, até **31 de Março do ano seguinte**, confirmará ou alterará e confirmará os cálculos provisórios ao

abrigo do n.º 4.

### *Justificação*

*A exactidão dos dados recolhidos pelos Estados-Membros reveste importância decisiva para o cálculo exacto dos objectivos específicos de redução dos fabricantes. Por esse motivo, o prazo durante o qual os fabricantes podem chamar a atenção para erros nos dados deve ser prolongado para, pelo menos, 3 meses.*

## **Alteração 31**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 6 – n.º 7**

##### *Texto da Comissão*

7. Os Estados-Membros designarão uma autoridade competente para a recolha e comunicação das informações de vigilância de acordo com o estabelecido no presente regulamento e informarão a Comissão sobre a autoridade competente designada o mais tardar no prazo de seis meses a contar da data da entrada em vigor do presente regulamento.

##### *Alteração*

7. Os Estados-Membros designarão uma autoridade competente para a recolha e comunicação das informações de vigilância de acordo com o estabelecido no presente regulamento e informarão ***o Parlamento Europeu, o Conselho e*** a Comissão sobre a autoridade competente designada o mais tardar no prazo de seis meses a contar da data da entrada em vigor do presente regulamento.

## **Alteração 32**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 7 – n.º 5**

##### *Texto da Comissão*

5. Os montantes do prémio sobre as emissões excedentárias serão considerados receitas do orçamento da União Europeia.

##### *Alteração*

5. Os montantes do prémio sobre as emissões excedentárias serão considerados receitas do orçamento da União Europeia ***e servirão para reforçar as actividades de investigação consagradas ao aperfeiçoamento de inovações tecnológicas tendo em vista reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos e ao desenvolvimento de veículos com emissões zero.***

### *Justificação*

*É importante que os fundos obtidos contribuam para apoiar actividades de investigação e de inovação no sector automóvel.*

### **Alteração 33**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 8 – n.º 1 – alínea d-A) (nova)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***d-A) a massa média de todos os automóveis novos de passageiros na Comunidade no ano civil anterior.***

### *Justificação*

*Propõe-se que seja igualmente tornado público a massa média de todos os automóveis de passageiros novos.*

### **Alteração 34**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 9 – n.º 1**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

1. Pode ser apresentado um pedido de derrogação ao objectivo de emissões específicas calculado em conformidade com o Anexo I por um fabricante que:

a) Seja responsável por menos de 10 000 automóveis novos de passageiros matriculados na Comunidade por ano civil;

e

b) Não esteja ligado a outro fabricante.

1. Pode ser apresentado um pedido de derrogação ao objectivo de emissões específicas calculado em conformidade com o Anexo I por um fabricante que:

a) Seja responsável por menos de 10 000 automóveis novos de passageiros matriculados na Comunidade por ano civil;

e

b) Não esteja ligado a outro fabricante ***de automóveis ou***

***b-A) Que disponha de empresas ligadas e, no total, seja responsável pela matrícula na Comunidade de um número de automóveis de passageiros novos inferior a 10 000 unidades por ano civil;***

### *Justificação*

*A presente alteração clarifica e simplifica o âmbito da derrogação, na medida em que permanece estritamente abaixo do limiar das 10 000 unidades. Poderão verificar-se situações em que dois fabricantes ligados matriculem menos de 10 000 novos automóveis de passageiros. Devem ser considerados fabricantes não ligados.*

### **Alteração 35**

#### **Proposta de regulamento Artigo 9 – n.º 2 – alínea d)**

##### *Texto da Comissão*

d) Um objectivo de emissões específicas coerente com *o seu potencial de redução, incluindo o potencial tecnológico de redução das suas emissões específicas de CO2.*

##### *Alteração*

d) Um objectivo de emissões específicas coerente com *a capacidade técnica e os recursos financeiros do fabricante e o seu potencial de redução das emissões de CO2 do modelo em causa relativamente aos seus concorrentes directos.*

### *Justificação*

*A presente alteração define os critérios em função dos quais se determina e se avaliam os objectivos individuais, no sentido de proporcionar mais segurança jurídica e previsibilidade, incentivando simultaneamente as reduções das emissões.*

### **Alteração 36**

#### **Proposta de regulamento Artigo 9 – n.º 3**

##### *Texto da Comissão*

3. Quando a Comissão considera que o fabricante é elegível para uma derrogação ao abrigo do n.º 1 e que o programa de redução das emissões específicas médias de CO2 proposto pelo fabricante *é coerente com o seu potencial de redução, incluindo o potencial tecnológico para a redução das suas emissões específicas de CO2*, a Comissão concederá uma derrogação ao fabricante. A derrogação será aplicável a partir de 1 de Janeiro do ano seguinte à apresentação do pedido.

##### *Alteração*

3. Quando a Comissão considera que o fabricante é elegível para uma derrogação ao abrigo do n.º 1 e *que cumpriu* o programa de redução das emissões específicas médias de CO2 proposto pelo fabricante, a Comissão concederá uma derrogação ao fabricante. *Quando tomar esta decisão, a Comissão atenderá aos critérios previstos na alínea d) do n.º 2.* A derrogação será aplicável a partir de 1 de Janeiro do ano seguinte à apresentação do pedido.

### *Justificação*

*A presente alteração justifica-se por razões de coerência com a alteração ao artigo 9.º, n.º 2, alínea d).*

### **Alteração 37**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 9 – n.º 6**

##### *Texto da Comissão*

6. Quando a Comissão considera que o fabricante não está a cumprir o programa de redução apresentado no seu pedido, a Comissão pode **revogar a derrogação**.

##### *Alteração*

6. Quando a Comissão considera que o fabricante não está a cumprir o programa de redução apresentado no seu pedido, a Comissão pode **aplicar um prémio sobre as emissões excedentárias ao fabricante, em conformidade com o disposto no artigo 7.º**.

### *Justificação*

*Caso um fabricante ultrapasse o seu objectivo de emissões previsto no seu pedido de derrogação, a revogação da derrogação é uma medida desproporcionada. Em vez disso, deveria aplicar-se ao fabricante o mesmo sistema de prémio sobre as emissões excedentárias que está previsto para os fabricantes de automóveis em massa. Tal constitui uma harmonização mais rigorosa do procedimento aplicável aos pequenos fabricantes com o que é aplicável aos fabricantes de automóveis em massa.*

### **Alteração 38**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 9 – n.º 7-A (novo)**

##### *Texto da Comissão*

##### *Alteração*

**7-A. Todo e qualquer pedido de derrogação, incluindo as informações justificativas, bem como qualquer notificação efectuada por força do n.º 4, qualquer revogação por força dos n.ºs 5 ou 6, ou as medidas referidas no n.º 7, são disponibilizados ao público.**

## Alteração 39

### Proposta de regulamento Artigo 9 – n.º 7-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***7-B. Um fabricante poderá solicitar à Comissão um objectivo alternativo de 25% de redução da média das suas emissões específicas em comparação com 2006, em vez do objectivo específico calculado nos termos do Anexo I, desde que:***

***a) não disponha de empresas ligadas e seja responsável pela matrícula na Comunidade de um número de automóveis de passageiros novos situado entre as 10 000 e as 300000 unidades por ano civil; ou***

***b) disponha de empresas ligadas e, no total, seja responsável pela matrícula na Comunidade de um número de automóveis de passageiros novos situado entre as 10 000 e as 300 000 unidades por ano civil;***

***As empresas ligadas poderão solicitar à Comissão um objectivo alternativo de 25% de redução da média das suas emissões específicas em comparação com 2006, em vez da média dos objectivos específicos em matéria de emissões calculados nos termos do Anexo I, caso essas empresas ligadas, juntamente com quaisquer outras empresas do mesmo tipo, sejam responsáveis pela matrícula na Comunidade de um número de automóveis de passageiros novos situado entre as 10 000 e as 300 000 unidades por ano civil.***

#### *Justificação*

*A proposta da Comissão impõe aos fabricantes que trabalham para determinados nichos de mercado (e que fabricam uma gama limitada de veículos) objectivos que não são atingíveis e que são muito mais rigorosos do que os dos seus concorrentes directos. A esses concorrentes, que comercializam uma gama muito mais vasta de automóveis ou que fazem parte de um grupo, não é imposto um esforço sequer comparável, apesar de fabricarem automóveis com*

as mesmas emissões de CO<sub>2</sub>. A presente alteração permite que os fabricantes que trabalham para determinados nichos de mercado escolham um objectivo mínimo de 25%. Trata-se de uma muito significativa redução das emissões de CO<sub>2</sub>, em comparação com a média do sector, que é de 19%, embora não desencadeie senão um impacto negligenciável em termos ambientais.

## **Alteração 40**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 9-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

#### **Artigo 9.º-A**

##### **Eco-inovações**

- 1. As eco-inovações são as tecnologias inovadoras no veículo automóvel que comprovadamente reduzem as emissões de CO<sub>2</sub>, independentemente do comportamento do condutor, mas que não se reflectem, ou reflectem-se de modo insuficiente, nas medições de CO<sub>2</sub> efectuadas de acordo com o disposto no Regulamento (CE) n.º 715/2007.**
- 2. O Comité referido no n.º 1 do artigo 12.º do presente Regulamento decidirá das candidaturas relativas às eco-inovações, incluindo a quantificação real da redução de CO<sub>2</sub> resultante de determinada tecnologia.**
- 3. Uma candidatura ao estatuto de inovação ecológica pode ser apresentada pelos fabricantes ou pelos fornecedores da tecnologia em causa. As candidaturas devem ser fundamentadas em dados técnicos sobre a redução de CO<sub>2</sub> associada a essa tecnologia. Tais dados têm de ser certificados por uma entidade terceira. As instituições notificadas nos termos do artigo 41.º da Directiva 2007/46/CE podem actuar como entidades terceiras para fins de certificação.**
- 4. No processo de monitorização do presente Regulamento, as eco-inovações serão consideradas com base nos créditos**

*concedidos para a sua instalação como equipamento de base em determinados modelos ou nas respectivas versões. Os créditos associados a determinada tecnologia não serão superiores a 75% da redução efectiva de CO2 decidida de acordo com o disposto no n.º 2. O Comité referido no n.º 1 do artigo 12.º pode, além disso, limitar a validade dos créditos ao longo do tempo, ou decidir que esses créditos sejam aplicados degressivamente durante um certo período.*

#### *Justificação*

*O presente Regulamento na sua forma final deveria proporcionar incentivos ao aumento da eficiência de auxiliares/componentes, mesmo que o benefício que deles se retire em termos de CO2 não se reflecta nas medições de CO2 efectuadas de acordo com Regulamento 715/2007. Apenas as tecnologias que, sem margem para dívidas, levam a uma efectiva redução das emissões de CO2 deverão ser consideradas eco-inovações, tendo o seu impacto que ser certificado por um serviço técnico competente, análogo aos utilizados para a homologação de modelos na UE.*

#### **Alteração 41**

##### **Proposta de regulamento Artigo 10 – n.º 2-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**2-A. A Comissão modificará o Anexo I:**

- a) até 30 de Junho de 2016 e, trienalmente, até 30 de Junho, de forma a que o número M0 represente a média da massa média dos automóveis de passageiros novos nos três últimos anos civis para os quais foi publicada uma massa média em conformidade com o artigo 8º, n.º 1, alínea d-A); e**
- b) até 30 de Junho de 2019, para que o valor "130" seja substituído por um valor não superior a "95" e para que o valor de "a" conduza a uma partilha de esforços entre fabricantes que seja o mais próxima possível da que decorre da aplicação do presente regulamento no ano 2012.**



*Estas alterações produzem efeitos a partir de 1 de Janeiro do ano seguinte.*

*Estas alterações, que têm por objecto modificar elementos não essenciais do presente regulamento, são adoptadas em conformidade com o procedimento de regulamentação com controlo referido no n.º 3 do artigo 12.º.*

## Alteração 42

### Proposta de regulamento Artigo 10 – n.º 3

#### *Texto da Comissão*

3. A Comissão procederá à revisão da evolução tecnológica com vista a alterar, conforme adequado, as disposições do Regulamento CE n.º 715/2007 relativo à homologação dos veículos a motor.

#### *Alteração*

3. A Comissão procederá à revisão da evolução tecnológica com vista a alterar, conforme adequado, as disposições do Regulamento (CE) n.º 715/2007 relativo à homologação dos veículos a motor. ***A Comissão examinará, nomeadamente, os procedimentos para medir as emissões de CO2 e as possibilidades de incluir os ensaios relativos às emissões de CO2 no processo de avaliação de conformidade em circulação, sem entravar a introdução rápida de tecnologias novas e menos comprovadas (tais como as baterias e as pilhas de combustível), com vista a reduzir as emissões de CO2.***

#### *Justificação*

*Pode ser necessária a actualização ou substituição dos procedimentos e testes para ter em consideração alterações nas especificações do veículo e no comportamento do condutor, a fim de garantir que as emissões mundiais efectivas correspondam às que são medidas no contexto dos testes de homologação. As emissões de CO2 de veículos que foram utilizados no tráfego normal durante alguns anos podem diferir daquilo que foi medido durante a homologação. Uma inclusão das emissões de CO2 no processo de conformidade em circulação garantirá que as emissões de CO2 provenientes dos veículos sejam comparáveis às medidas no contexto da homologação. Em veículos com tecnologias novas e menos comprovadas (tais como as baterias e as pilhas de combustível), poderão ser autorizadas determinadas diminuições, a fim de não entravar a introdução rápida de novas tecnologias que ofereçam um potencial elevado para a redução a longo prazo.*

### Alteração 43

#### Proposta de regulamento Artigo 10 – n.º 3 – parágrafo 1-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***Em particular, a Comissão apresenta propostas, se for caso disso, até 2010, tendo em vista garantir que os processos de medição de emissões de CO2 nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007 e das suas medidas de execução sejam adaptados e, subsequentemente, regularmente revistos, em conformidade com o disposto no n.º 3 do artigo 14.º do referido regulamento, a fim de melhor reflectir as condições reais de condução e o comportamento real dos veículos em matéria de emissões de CO2, e integrar o conjunto das eco-inovações pertinentes e medidas adicionais ligadas a estes processos.***

### Alteração 44

#### Proposta de regulamento Artigo 10 – n.º 3-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***3-A. A Comissão certificar-se-á de que, até 2015, os automóveis de todas as categorias de peso serão abrangidos pelo presente Regulamento.***

*Justificação*

*Alguns veículos automóveis de passageiros têm uma massa de referência não superior aos 2 840 quilos especificados no n.º 2 do artigo 2.º do Regulamento relativo às normas EURO 5 e EURO 6. Um exemplo de um veículo desse género é o Hummer H2, que possui uma massa mínima sem carga de 2 902 quilos. Ao abrigo da proposta em apreço, tais veículos ficam isentos. Esta lacuna deve ser colmatada, para evitar que um aumento dos SUV excepcionalmente pesados ponha em causa a concretização dos objectivos da média do parque automóvel da UE.*

## Alteração 45

### Proposta de regulamento Artigo 10 – n.º 3-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***3-B. A Comissão apresentará, até 31 de Dezembro de 2014, uma proposta de regulamento relativo à definição do nível médio de emissões dos automóveis de passageiros novos, que nunca poderá ser superior a 95 g e deverá ser atingido até 1 de Janeiro de 2020.***

***A proposta será antecedida de uma avaliação geral dos seus efeitos na indústria e nas actividades ligadas ao sector automóvel, acompanhada de uma análise precisa dos custos e benefícios, tendo em conta o desenvolvimento de inovações tecnológicas com vista à redução de CO<sub>2</sub>. Na definição do nível médio de emissões, a Comissão terá em conta os resultados dos acordos internacionais para o período pós 2012.***

***A Comissão examinará ainda se é conveniente renunciar à actual distinção entre as diversas medidas que contribuem para a redução do objectivo específico, designadamente as medidas relativas aos motores e as outras medidas complementares.***

## Alteração 46

### Proposta de regulamento Artigo 10 – n.º 3-C (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***3-C. Até 2014, a Comissão publicará, na sequência de uma avaliação de impacto, um relatório sobre a disponibilidade de dados sobre a superfície de apoio das rodas enquanto parâmetro de utilidade***

*para determinar os objectivos de emissões específicas e, se for caso disso, alterará o Anexo I de acordo com o procedimento de regulamentação com controlo referido no n.º 3 do artigo 12.º.*

#### **Alteração 47**

##### **Proposta de regulamento Artigo 11**

###### *Texto da Comissão*

*A partir de 1 de Janeiro de 2010, os fabricantes assegurarão que os rótulos, cartazes ou material e literatura promocionais do tipo referido nos artigos 3.º, 5.º e 6.º da Directiva 1999/94/CE indiquem em que medida as emissões específicas de CO<sub>2</sub> dos automóveis de passageiros em venda diferem do objectivo de emissões específicas estabelecido para esse automóvel de passageiros ao abrigo do Anexo I.*

###### *Alteração*

*A partir de 1 de Janeiro de 2010, as informações prestadas aos consumidores sobre as emissões específicas de CO<sub>2</sub> dos automóveis de passageiros serão regidas pela Directiva 1999/94/CE.*

###### *Justificação*

*A Directiva 1999/94/CE constitui o quadro jurídico mais adequado para regulamentar as informações que devem ser prestadas aos consumidores.*

#### **Alteração 48**

##### **Proposta de regulamento Artigo 11-A (novo)**

###### *Texto da Comissão*

###### *Alteração*

###### *Artigo 11.º-A*

###### *Informações para o condutor no interior do automóvel*

*A partir de 1 de Janeiro de 2012, os fabricantes que solicitem a homologação de tipo para os veículos M1 definidos na Directiva 2007/46/CE em conformidade*

**com o Regulamento (CE) n.º 715/2007  
equiparão cada veículo com um monitor  
de consumo de combustível.**

*Justificação*

*Muitos ensaios confirmam que existe uma discrepância entre as emissões de CO2 em situação real e as emissões medidas no ciclo de ensaios da UE. Um monitor do consumo de combustível pode contribuir para eliminar esta discrepância, dado mostrar quanto combustível consome o automóvel enquanto se conduz. Tal pode fomentar uma condução ecológica, levando assim a uma redução do consumo de combustível quando se utiliza o veículo em situação real. Outros efeitos positivos da adopção de estilos de condução mais económicos são um menor número de acidentes, uma redução das emissões de NOx e de partículas, menos ruído e menor desgaste dos pneus e do conjunto propulsor.*

Alteração 49

**Proposta de regulamento  
Anexo II – parte A – parágrafo 2**

*Texto da Comissão*

2. Os dados referidos no n.º 1 serão os constantes do certificado de conformidade do automóvel de passageiros em causa. Quando o certificado de conformidade específica tanto a massa mínima como a massa máxima de um automóvel de passageiros, os Estados-Membros utilizarão apenas o valor máximo para fins do presente regulamento.

*Alteração*

2. Os dados referidos no n.º 1 serão os constantes do certificado de conformidade do automóvel de passageiros em causa. Quando o certificado de conformidade específica tanto a massa mínima como a massa máxima de um automóvel de passageiros, os Estados-Membros utilizarão apenas o valor máximo para fins do presente regulamento. ***No caso dos automóveis com alimentação dupla (gasolina-gás), cujos certificados de conformidade indicam as emissões específicas de CO2 quer para a gasolina quer para o combustível gás, os Estados-Membros utilizam apenas o valor medido do gás.***

*Justificação*

*Segundo dados oficiais os automóveis com alimentação dupla são quase exclusivamente utilizados na opção a gás. É, pois, necessário promover a utilização de combustíveis gasosos alternativos à gasolina para reduzir os níveis de CO2 e diversificar o abastecimento energético.*

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

A proposta de regulamento que define normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros inscreve-se no âmbito de uma estratégia mais ambiciosa, em nome da qual a União Europeia assumiu o firme compromisso de reduzir as emissões com efeito de estufa em pelo menos 20% até 2020.

Representando 12% das emissões totais de dióxido de carbono, o transporte rodoviário é a segunda fonte de emissões de gases com efeito de estufa na UE e, sobretudo, é um sector em que as emissões continuam a aumentar.

Os progressos consideráveis realizados mercê das tecnologias aplicadas ao automóvel não bastaram para neutralizar os efeitos do aumento da procura de transportes e da dimensão dos veículos.

O historial dos trabalhos preparatórios da elaboração do presente regulamento é sobejamente reconhecido. Em 1998, os acordos voluntaristas celebrados entre a Comissão e a indústria automóvel contribuíram para uma redução de 13,5% das emissões de CO<sub>2</sub> relativamente a 1995. Estes acordos foram julgados contudo insuficientes para que fossem alcançados os objectivos pretendidos. Em Fevereiro de 2007, a Comissão propôs a adopção de uma abordagem integrada com incidência em 2 aspectos: a redução das emissões através de avanços tecnológicos nos motores a fim de cumprir o objectivo de 130g de CO<sub>2</sub>/km a nível das emissões médias nos automóveis novos e uma redução adicional, até 2012, de 10gr CO<sub>2</sub>/km através de outros avanços tecnológicos e de uma maior utilização dos biocombustíveis. O Parlamento acolheu favoravelmente, na sua resolução de Outubro de 2007, o princípio da abordagem integrada, pronunciando-se contudo favorável à adopção de objectivos mais ambiciosos a alcançar a mais longo prazo, nomeadamente uma redução para 125gr CO<sub>2</sub>/km, até 2015, e a fixação de objectivos a longo prazo de 95gr CO<sub>2</sub>/km até 2020 e, eventualmente, 70gr CO<sub>2</sub>/km até 2025.

A proposta de regulamento que hoje é apresentada está em consonância com o espírito e os objectivos da comunicação anterior, em particular no que respeita aos objectivos, prazos e aplicação da abordagem integrada. A proposta prevê ainda uma repartição do esforço, já que será atribuído a cada fabricante um objectivo preciso a cumprir em função da utilidade da "massa". O fabricante que não cumpra o objectivo que lhe foi atribuído sofrerá sanções, calculadas com base num montante mínimo, o qual será porém progressivamente elevado a partir de 2012. Os fabricantes que não tenham vendido mais de 10.000 unidades na UE beneficiarão de um mecanismo de derrogação, mas deverão atingir um objectivo *ad hoc* negociado com a Comissão. Finalmente, os fabricantes poderão formar agrupamentos, conjugando esforços para cumprir os objectivos que lhes foram fixados.

O relator só pode aprovar, no essencial, a proposta de regulamento e, em particular, objectivos e finalidades. Em seu entender, o sector automóvel deverá igualmente cumprir objectivos gerais em termos das emissões de CO<sub>2</sub>, considerando que todas as suas particularidades (comportamento do condutor, renovação do parque automóvel, qualidade das infra-estruturas)

devem ser tomadas em conta. Deste modo, subscrevendo embora os objectivos e o calendário definidos pela Comissão, o relator considera prioritário reiterar a posição do Parlamento no tocante aos objectivos a longo prazo propondo um nível médio de emissões não superior a 95gr CO<sub>2</sub>/km que deverá ser cumprido até 2020. A quantificação exacta do objectivo - que o vosso relator deseja venha a ser mais ambicioso - será definida pela Comissão na sequência de uma revisão do regulamento que terá lugar até 2004, e que será antecedida de uma avaliação global do impacto acompanhada de uma análise dos efeitos económicos, ambientais e sociais em toda a cadeia de produção.

O relator subscreve ainda a opção da abordagem integrada para a fase de lançamento do sistema, perguntando-se contudo se não seria mais adequado deixar que fosse a indústria automóvel a adoptar as modalidades de realização do objectivo específico atribuído. A realização dos seus próprios objectivos através da evolução técnica, medidas complementares ou outras medidas deveria caber unicamente à indústria, sem intervenção do legislador no debate, desde que o objectivo seja quantificável e mensurável através do ciclo de testes actualmente existentes e daqueles que serão futuramente implementados. Deste modo, o relator solicita à Comissão que estude a possibilidade de renunciar, a prazo, à distinção actualmente existente entre medidas complementares e medidas relativas aos motores.

A mesma reflexão se aplica ao critério de utilidade. Na sua proposta, a Comissão aponta como mais adequado o parâmetro da massa *"pelo facto de proporcionar uma correlação satisfatória com as actuais emissões, resultando portanto de objectivos mais realistas e neutros em termos de concorrência, e de os dados relativos à massa estarem facilmente disponíveis"*. Todavia, não exclui *a priori* a possibilidade de recorrer a outro parâmetro, tanto mais que na sua proposta considera oportuno *"recolher dados sobre o parâmetro de utilidade alternativo que seria a superfície de apoio das rodas (largura de via multiplicada pela distância entre eixos)"*. Na sua resolução de Outubro, o Parlamento rejeitou por forte maioria a opção do parâmetro "massa", confirmando assim a opção "superfície de apoio das rodas". O relator está convicto de que, do ponto de vista ambiental o parâmetro "superfície de apoio das rodas" apresenta maiores garantias uma vez que é menos susceptível de produzir efeitos perversos (aumento do peso para beneficiar de um objectivo de redução menos restritivo). Por ora, não propõe qualquer alteração à proposta da Comissão no que respeita à alteração do critério de utilidade, reservando-se o direito de alterar a sua posição nas fases seguintes do processo legislativo.

Em matéria de pagamento dos prémios sobre as emissões excedentárias, o relator propõe que o seu produto seja utilizado para alimentar tanto as actividades de investigação subsidiária (por exemplo, tecnologias que permitam o fabrico de motores térmicos limpos e de elevado rendimento energético, sistemas integrados de segurança) quanto as tecnologias inovadoras (por exemplo, a pilha a hidrogénio e a pilha a combustível, aperfeiçoamento de motores híbridos recarregáveis, biocombustíveis de segunda geração).

No capítulo das sanções a infligir em caso de incumprimento do objectivo atribuído, o relator concorda com a proposta da Comissão, mas expressa a sua disponibilidade para avaliar soluções capazes de tornar o sistema mais flexível na sua primeira fase de aplicação (2012-2015) e, ao mesmo tempo, recompensar e incentivar os comportamentos mais virtuosos da parte dos fabricantes.

O vosso relator sugere ainda uma série de ajustamentos técnicos à proposta da Comissão, nomeadamente pela supressão da referência à massa de 2 610Kg para o âmbito de aplicação, uma vez que, em seu entender, muitos veículos pesados seriam excluídos do âmbito de aplicação do regulamento.

Por último, o relator modifica o artigo sobre a informação a prestar aos consumidores, já que considera que essa matéria deverá obedecer ao disposto na Directiva 1999/94/CE.



## PARECER DA COMISSÃO DOS ASSUNTOS JURÍDICOS SOBRE A BASE JURÍDICA

Exm.º Senhor  
Miroslav Ouzký  
Presidente da Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar  
BRUXELAS

Assunto: Parecer sobre a base jurídica da proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que define normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros como parte da abordagem integrada da Comunidade para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos comerciais ligeiros (COM (2007)0856) – C6-0022/2008 – 2007/0297 (COD))

Senhor Presidente,

A Comissão dos Assuntos Jurídicos decidiu analisar a questão da base jurídica da proposta de regulamento em epígrafe por sua própria iniciativa nos termos do n.º 3 do artigo 35º do Regimento.

A Comissão procedeu à análise da questão supracitada na sua reunião de 9 de Setembro de 2008.

Note-se, *in limine*, que todos os actos comunitários devem fundamentar-se numa base jurídica estabelecida no Tratado (ou noutro acto jurídico a que pretendam dar execução). A base jurídica define a competência *ratione materiae* da Comunidade e especifica de que forma essa competência deve ser exercida, designadamente o(s) instrumento(s) legislativo(s) a utilizar e o processo decisório.

De acordo com o Tribunal de Justiça, a escolha da base jurídica não é subjectiva, antes devendo basear-se em "elementos objectivos susceptíveis de controlo jurisdicional"<sup>1</sup> como o objectivo e conteúdo da medida em questão<sup>2</sup>. Além disso, o factor decisivo deve ser o principal objectivo de determinada medida<sup>3</sup>.

De acordo com a jurisprudência do Tribunal de Justiça, um artigo geral dos Tratados constitui uma base jurídica suficiente ainda que a medida em questão procure também, acessoriamente, alcançar um objectivo prosseguido por um artigo específico do Tratado<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Processo 45/86 *Comissão contra Conselho*, Colectânea [1987] 1439, n.º 5.

<sup>2</sup> Processo C-300/89 *Comissão contra Conselho*, Colectânea (1891) I-287, n.º 10

<sup>3</sup> Processo C-377/98 *Países Baixos contra Parlamento Europeu e Conselho*, Colectânea [2001] I-7079, n.º 27

<sup>4</sup> Processo C-377/98 *Países Baixos contra Parlamento Europeu e Conselho*, Colectânea [2001] I-7079, n.º 27-28; Processo C-491/01 *British American Tobacco (Investments) and Imperial Tobacco*, Colectânea [2002] I-11453, n.ºs 93-94

A Comissão propõe o artigo 95.º do Tratado CE como única base jurídica da proposta de Regulamento.

*Artigo 95.º*

*1. Em derrogação do artigo 94.º e salvo disposição em contrário do presente Tratado, aplicam-se as disposições seguintes à realização dos objectivos enunciados no artigo 14.º. O Conselho, deliberando nos termos do artigo 251.º, e após consulta ao Comité Económico e Social, adopta as medidas relativas à aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-Membros que tenham por objecto o estabelecimento e o funcionamento do mercado interno.*

*2. O n.º 1 não se aplica às disposições fiscais, nem às disposições relativas à livre circulação de pessoas e às relativas aos direitos e interesses dos trabalhadores assalariados.*

*3. A Comissão, nas suas propostas previstas no n.º 1 em matéria de saúde, segurança, protecção do ambiente e defesa dos consumidores, baseia-se num nível de protecção elevado, tendo nomeadamente em conta qualquer nova evolução baseada em dados científicos. No âmbito das respectivas competências, o Parlamento Europeu e o Conselho procuram igualmente alcançar esse objectivo.*

*4. Se, após a adopção de uma medida de harmonização pelo Conselho ou pela Comissão, um Estado-Membro considerar necessário manter disposições nacionais justificadas por exigências importantes referidas no artigo 30.º ou relativas à protecção do meio de trabalho ou do ambiente, notifica a Comissão dessas medidas, bem como das razões que motivam a sua manutenção.*

*5. Além disso, sem prejuízo do disposto no n.º 4, se, após a adopção de uma medida de harmonização pelo Conselho ou pela Comissão, um Estado-Membro considerar necessário adoptar disposições nacionais baseadas em novas provas científicas relacionadas com a protecção do meio de trabalho ou do ambiente, motivadas por qualquer problema específico desse Estado-Membro que tenha surgido após a adopção da referida medida de harmonização, notifica a Comissão das disposições previstas, bem como dos motivos da sua adopção.*

*6. No prazo de seis meses a contar da data das notificações a que se referem os n.ºs 4 e 5, a Comissão aprova ou rejeita as disposições nacionais em causa, depois de ter verificado se constituem ou não um meio de discriminação arbitrária ou uma restrição dissimulada ao comércio entre os Estados-Membros, ou um obstáculo ao funcionamento do mercado interno.*

*Na ausência de decisão da Comissão dentro do citado prazo, considera-se que as disposições nacionais a que se referem os n.ºs 4 e 5 foram aprovadas.*

*Se a complexidade da questão o justificar, e não existindo perigo para a saúde humana, a Comissão pode notificar o Estado-Membro em causa de que o prazo previsto no presente número pode ser prorrogado por um novo período de seis meses, no máximo.*

*7. Se, em aplicação do n.º 6, um Estado-Membro for autorizado a manter ou adoptar disposições nacionais derogatórias de uma medida de harmonização, a Comissão pondera*

*imediatamente se deve propor uma adaptação dessa medida.*

*8. Sempre que um Estado-Membro levante um problema específico em matéria de saúde pública num domínio que tenha sido previamente objecto de medidas de harmonização, informa do facto a Comissão, que pondera imediatamente se deve propor ao Conselho medidas adequadas.*

*9. Em derrogação do processo previsto nos artigos 226.º e 227.º, a Comissão ou qualquer Estado-Membro pode recorrer directamente ao Tribunal de Justiça, se considerar que outro Estado-Membro utiliza de forma abusiva os poderes previstos no presente artigo.*

*10. As medidas de harmonização acima referidas compreendem, nos casos adequados, uma cláusula de salvaguarda que autorize os Estados-Membros a tomarem, por uma ou mais das razões não económicas previstas no artigo 30.º, medidas provisórias sujeitas a um processo comunitário de controlo.*

#### *Objectivo e conteúdo da proposta de regulamento*

O objectivo da proposta é assegurar o bom funcionamento do mercado interno de automóveis de passageiros, assegurando que as emissões específicas médias dos novos automóveis de passageiros na Comunidade não excedam 130g CO<sub>2</sub>/km a partir de 2012.

Os principais aspectos da proposta são os seguintes:

- A proposta aplica-se a veículos a motor da categoria M1 (automóveis de passageiros).
- A proposta estabelece objectivos de emissões específicas de CO<sub>2</sub> de novos automóveis de passageiros na Comunidade em função da respectiva massa.
- A proposta define objectivos obrigatórios para emissões específicas de CO<sub>2</sub> de automóveis de passageiros a partir de 2012. Os objectivos aplicam-se às emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> em g/km para os novos automóveis de passageiros para cada fabricante que se encontre registado na UE em cada ano civil. Os fabricantes podem formar um agrupamento com vista ao cumprimento das suas obrigações. Quando dois ou mais fabricantes se agruparem, o agrupamento será tratado como uma única empresa para efeitos de determinação do respeito dos objectivos.
- Os Estados-Membros serão obrigados a coligir dados sobre os novos automóveis matriculados no seu território e a comunicar esses dados à Comissão para efeitos de avaliação do cumprimento dos objectivos.
- Se um fabricante não atingir o seu objectivo, deverá pagar um prémio sobre as emissões excedentárias relativamente a cada ano civil a partir de 2012. O prémio total pagável será calculado multiplicando o número de g CO<sub>2</sub>/km em que o fabricante haja excedido o seu objectivo pelo número de automóveis novos matriculados e pelo prémio sobre emissões excedentárias para o ano civil. O prémio sobre as emissões excedentárias é de 20 euros para as emissões no ano de 2012, 35 euros para as emissões em 2013, 60 euros para as emissões em 2014 e 95 euros para as emissões em 2015 e em anos civis subsequentes.

De acordo com a exposição de motivos da Comissão, "o artigo 95.º do Tratado CE é a base jurídica adequada, tendo em conta a necessidade de assegurar condições equitativas para todos os agentes económicos no mercado interno, garantindo simultaneamente um elevado nível de protecção da saúde humana e do ambiente".

Esta afirmação parece encontrar sustentação nos seguintes considerandos:

*(1) O objectivo do presente regulamento é estabelecer normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros matriculados na Comunidade que garantam o bom funcionamento do mercado interno e contribuam para a abordagem integrada da Comunidade de redução das emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos comerciais ligeiros.*

*(2) O mercado interno compreende um espaço sem fronteiras internas no qual deve ser assegurada a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais. A Comunidade estabeleceu um mercado interno no sector automóvel que está a funcionar bem e que criou uma base sólida para a fluidez do comércio intracomunitário de produtos automóveis. Os objectivos de emissões de CO<sub>2</sub> deverão ser harmonizados a fim de evitar a existência de requisitos diferentes entre Estados-Membros, de manter as conquistas do mercado interno e de assegurar a livre circulação de automóveis de passageiros na Comunidade, garantindo simultaneamente um elevado nível de protecção do ambiente.*

*(5) É necessária a aprovação de objectivos comunitários aplicáveis a automóveis novos de passageiros a fim de evitar a fragmentação no mercado interno resultante da adopção de medidas diferentes a nível dos Estados-Membros. A adopção de objectivos comunitários proporciona aos fabricantes um maior nível de segurança no planeamento e de flexibilidade no cumprimento dos requisitos de redução das emissões de CO<sub>2</sub> do que o permitido por objectivos nacionais de redução separados. Na fixação de normas de emissões é importante tomar em consideração as implicações para os mercados e a competitividade dos fabricantes, os custos directos e indirectos impostos às empresas e os benefícios resultantes em termos de incentivos à inovação e de redução do consumo de energia.*

*(11) O quadro legislativo para a execução do objectivo de emissões médias do parque de automóveis novos deverá garantir que os objectivos de redução sejam neutros em termos de concorrência, socialmente equitativos e sustentáveis e que imponham as mesmas exigências a todos os fabricantes de automóveis europeus e evitem distorções injustificadas da concorrência entre os fabricantes de automóveis. O quadro legislativo deverá ser compatível com o objectivo geral de cumprimento dos objectivos de Quioto da UE e ser complementado com outros instrumentos mais relacionados com a utilização, como a diferenciação entre impostos sobre os automóveis e sobre a energia.*

Em contrapartida, outros considerandos justificam as normas estabelecidas para as emissões:

(3) com a Convenção-Quadro das Nações Unidas relativa às alterações climáticas e com o objectivo adoptado pela UE de reduzir as suas emissões de gases com efeito de estufa em pelo menos 20%, relativamente aos níveis de 1990, até 2020; (4) na necessidade de reduzir as emissões de automóveis de passageiros, e (6) na necessidade de partir dos processos existentes de medição e vigilância das emissões de CO<sub>2</sub> por forma a proporcionar previsibilidade e segurança no planeamento aos fabricantes de automóveis da UE.

Os considerandos (7), (8), (9) e (10) descrevem os progressos alcançados com a estratégia

comunitária de redução das emissões de CO<sub>2</sub>, que se baseia em compromissos voluntários da indústria automóvel, em melhor informação aos consumidores e na promoção de automóveis eficientes em termos de consumo de energia através de medidas fiscais.

O considerando (12) justifica a utilização do parâmetro da massa.

O considerando (13) declara que *"O objectivo do presente regulamento é criar incentivos para que a indústria automóvel invista em novas tecnologias. O regulamento promove activamente a eco-inovação e tem em conta a evolução tecnológica futura. Desta forma, é promovida a competitividade da indústria europeia e a criação de mais empregos de qualidade."*

O considerando (14) torna claro que o objectivo das emissões se aplica aos automóveis novos matriculados na Comunidade pela primeira vez.

O considerando (15) prevê que a entidade responsável pelo cumprimento do regulamento deverá ser a entidade responsável pelo processo de homologação.

O considerando (16) ocupa-se das isenções aplicáveis a veículos para fins especiais.

Os considerandos (17) e (18) tratam da flexibilidade permitida aos fabricantes para decidirem sobre o modo de atingir os seus objectivos, nomeadamente formando agrupamentos.

O considerando (19) declara que *"É necessário um sólido mecanismo de controlo da conformidade para assegurar que os objectivos estabelecidos ao abrigo do presente regulamento são atingidos."*

O considerando (20) ocupa-se das normas relativas à recolha e comunicação dos dados sobre as emissões e o considerando (21) dos certificados de conformidade.

O considerando (22) refere-se ao pagamento do "prémio sobre as emissões excedentárias" da seguinte forma: *"O cumprimento pelos fabricantes dos objectivos estabelecidos ao abrigo do presente regulamento deverá ser avaliado a nível comunitário. Os fabricantes cujas emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> sejam superiores às permitidas ao abrigo do presente regulamento devem pagar um prémio sobre as emissões excedentárias relativamente a cada ano civil a partir de 2012. O prémio deverá ser modulado em função do nível de incumprimento dos objectivos por parte dos fabricantes. Deverá aumentar progressivamente ao longo do tempo. A fim de proporcionar um incentivo suficiente para a adopção de medidas de redução das emissões específicas de CO<sub>2</sub> dos automóveis de passageiros, o prémio deverá reflectir os custos tecnológicos. Os montantes do prémio sobre as emissões excedentárias deverão ser considerados receitas do orçamento da União Europeia."* Note-se que o considerando (26) diz, em especial, que à Comissão devem ser conferidos poderes "para estabelecer métodos de cobrança dos prémios sobre as emissões excedentárias".

O considerando (23) observa que o regulamento é aplicável sem prejuízo das regras comunitárias em matéria de concorrência.

O considerando (24) prevê que a aplicação do regulamento deverá ser apoiada pelo instrumento financeiro para o ambiente da Comunidade (LIFE+).

Os considerandos (25) e (26) tratam da comitologia, sendo que o último especifica mesmo quais os elementos não essenciais que podem ser objecto de aditamento ou alteração.

Finalmente, o considerando (27) diz respeito à revogação da Decisão 1753/2000/CE e o considerando (28) contém a fórmula habitual sobre a subsidiariedade e a proporcionalidade.

No que respeita às disposições substantivas:

O artigo 1.º estabelece da seguinte forma o **objecto e objectivos** do regulamento:

*O presente regulamento estabelece requisitos de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros, a fim de assegurar o bom funcionamento do mercado interno e a realização do objectivo geral da UE de 120 g CO<sub>2</sub>/km de emissões médias de CO<sub>2</sub> do parque de automóveis novos. O regulamento fixa as emissões médias de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros em 130 g de CO<sub>2</sub>/km mediante melhorias nas tecnologias dos motores de veículos, medidas de acordo com o estabelecido no Regulamento (CE) n.º 715/2007 e nas suas disposições de execução. O presente regulamento será complementado por medidas adicionais destinadas a uma redução de 10 g de CO<sub>2</sub>/km como parte da abordagem integrada da Comunidade.*

O artigo 2.º define o **âmbito de aplicação**: O regulamento será aplicável a veículos a motor da categoria M1 com uma massa de referência não superior a 2610 kg, matriculados pela Comunidade na primeira vez e que não tenham sido previamente matriculados fora da Comunidade (automóveis novos de passageiros).

O artigo 3.º contém as **definições**.

O artigo 4.º estabelece **objectivos de emissões específicos** nos seguintes termos: *No ano civil com início em 1 de Janeiro de 2012 e em cada ano civil subsequente, cada fabricante de automóveis de passageiros deverá assegurar que as suas emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> não ultrapassem o seu objectivo de emissões específicas determinado de acordo com o estabelecido no Anexo I ou, quando um fabricante beneficia de uma derrogação ao abrigo do artigo 9.º, de acordo com essa derrogação.*

O artigo 5.º define as condições em que os fabricantes podem formar um **agrupamento** para cumprirem os objectivos de emissões a que se refere o artigo 4.º.

O artigo 6.º trata da **vigilância e comunicação das emissões médias**.

O artigo 7.º dispõe acerca do **prémio sobre as emissões excedentárias**:

*1. A partir de 2012, em cada ano civil em que as emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> de um fabricante sejam superiores ao seu objectivo de emissões específicas para esse ano, a Comissão imporá um prémio sobre as emissões excedentárias ao fabricante ou, no caso de um agrupamento, ao gestor do agrupamento.*

*2. O prémio sobre as emissões excedentárias ao abrigo do n.º 1 será calculado com base na seguinte fórmula:*

*Emissões excedentárias x número de automóveis novos de passageiros x prémio sobre as emissões excedentárias estabelecido no n.º 3.*

*Na qual:*

*"Emissões excedentárias" indica o número positivo de gramas por quilómetro das emissões específicas médias do fabricante que ultrapassa o seu objectivo de emissões específicas no ano civil em causa, arredondado à terceira casa decimal mais próxima e*

*"Número de automóveis novos de passageiros" indica o número de automóveis novos de passageiros de que é fabricante e que foram matriculados nesse ano.*

*3. O prémio sobre as emissões excedentárias será:*

*(l) em relação às emissões excedentárias no ano civil de 2012, de 20 euros;*

*(m) em relação às emissões excedentárias no ano civil de 2013, de 35 euros;*

*(n) em relação às emissões excedentárias no ano civil de 2014, de 60 euros e*

*(o) em relação às emissões excedentárias no ano civil de 2015 e em anos civis subsequentes, de 95 euros.*

*4. A Comissão estabelecerá métodos de cobrança dos prémios sobre as emissões excedentárias ao abrigo do n.º 1.*

*As medidas destinadas a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, a fim de o complementar, serão aprovadas de acordo com o procedimento de regulamentação com controlo referido no n.º 3 do artigo 12.º.*

*5. Os montantes do prémio sobre as emissões excedentárias serão considerados receitas do orçamento da União Europeia.*

O artigo 8.º trata da **publicação do desempenho dos fabricantes** em termos do seu objectivo de emissões específicas.

O artigo 9.º estabelece uma **derrogação especial para fabricantes independentes de pequenas séries** (responsáveis por menos de 10 000 automóveis novos de passageiros matriculados na Comunidade por ano civil).

O artigo 10.º é a **cláusula de revisão e relatório**.

O artigo 11.º ocupa-se da **informação ao consumidor**.

O artigo 12.º é a cláusula de **comitologia**.

O artigo 13.º prevê o **financiamento comunitário**.

O artigo 14.º revoga a Decisão N.º 1753/2000/CE.

O artigo 15.º trata da **entrada em vigor**.

Os Anexos I e II ocupam-se respectivamente dos **objectivos de emissões específicas de CO2** e da **vigilância e comunicação das emissões**.

No decurso do debate em comissão, durante o qual foi apresentado e discutido um parecer do Serviço Jurídico, surgiram dúvidas quanto à natureza do "prémio sobre as emissões excedentárias" previsto no artigo 7.º, e quanto a saber se os artigos 95º ou 175º atribuem à UE competência para impor tal prémio. Os membros da comissão manifestaram-se também de forma altamente negativa quanto às disposições ao abrigo das quais a Comissão irá estabelecer métodos para a cobrança dos prémios sobre as emissões excedentárias (n.º 4 do artigo 7.º) e "os montantes do prémio sobre as emissões excedentárias serão considerados receitas do orçamento da UE" (n.º 5 do artigo 7.º).

Na sua reunião de 9 de Setembro de 2008 a Comissão dos Assuntos Jurídicos decidiu assim, por unanimidade<sup>1</sup>, tendo em conta um parecer do Serviço Jurídico do Conselho, que a base jurídica adequada seria o artigo 175º do Tratado CE.

Com os melhores cumprimentos,

Giuseppe Gargani

---

<sup>1</sup> Estavam presentes na votação final os seguintes membros: Giuseppe Gargani (Presidente), Rainer Wieland (Vice-Presidente), Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (Vice-Presidente), Francesco Enrico Speroni (Vice-Presidente), Sharon Bowles (em substituição de Diana Wallis (relatora de parecer)), Victor Boştinaru, Ieke van den Burg, Carlo Casini, Marek Aleksander Czarnecki, Bert Doorn, Monica Frassoni, Vicente Miguel Garcés Ramón, Jean-Paul Gauzès, Othmar Karas, Piia-Noora Kauppi, Klaus-Heiner Lehne, Katalin Lévai, Antonio Masip Hidalgo, Hans-Peter Mayer, Manuel Medina Ortega, Georgios Papastamkos, Aloyzas Sakalas, Gabriele Stauner, Daniel Strojž, József Szájer, Jacques Toubon, Renate Weber, Jaroslav Zvěřina, Tadeusz Zwiefka.



3.9.2008

## **PARECER DA COMISSÃO DA INDÚSTRIA, DA INVESTIGAÇÃO E DA ENERGIA**

dirigido à Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que define normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros como parte da abordagem integrada da Comunidade para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos comerciais ligeiros

(COM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD))

Relator de parecer (\*): Werner Langen

(\*): Comissão associada – Artigo 47.º do Regimento

### **JUSTIFICAÇÃO SUCINTA**

Desde 1995 a UE dispõe de uma estratégia para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis particulares. Esta estratégia repousa em três eixos: compromisso voluntário dos fabricantes de reduzir as emissões de CO<sub>2</sub>; promoção dos veículos limpos graças a medidas fiscais; e melhoria da informação do consumidor. Entre 1995 e 2007 realizaram-se progressos consideráveis em matéria de eficiência energética. Uma parte destes progressos foi porém neutralizada pelo crescimento da procura de veículos de maiores dimensões. As emissões de CO<sub>2</sub> do sector dos automóveis de passageiros representam na Europa cerca de 12% do total das emissões. Os automóveis de passageiros representam cerca de 78% dos transportes de pessoas na União Europeia.

#### **1. Objectivos da proposta de regulamento**

A proposta de regulamento em exame destina-se a atingir um objectivo uniforme e vinculativo de 130 g de CO<sub>2</sub>/km a partir de 2012. O Parlamento subscreve este objectivo comum e apoia os objectivos gerais visados pela Comissão. Dito isto, o regulamento a adoptar pelo Conselho e pelo Parlamento deve visar objectivos de redução neutros em termos de concorrência, socialmente equitativos e sustentáveis, tendo em conta a diversidade dos fabricantes de automóveis europeus e a sua posição perante a concorrência internacional.

## **2. Opções e curva (Slope)**

O ponto delicado reside em especial numa repartição equitativa dos objectivos de redução de emissões entre os pequenos e os grandes veículos. Os veículos de grandes dimensões - segmento no qual os fabricantes europeus representam 80% do mercado – estão na vanguarda das novas tecnologias. A curva dos valores-limite é em função da massa dos veículos. O objectivo em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> para a média da frota de automóveis novos de um fabricante, com base na massa média, representa o melhor critério de medida. A contribuição sensivelmente mais elevada dos veículos maiores em relação aos mais pequenos é determinada pelo perfil da curva.

Apoiamos o perfil de 60% proposto pela Comissão. Os objectivos de redução aplicáveis aos veículos de grandes dimensões são claramente superiores aos relativos aos veículos de pequena dimensão. Um perfil de 60% significa que as emissões de CO<sub>2</sub> não aumentam paralelamente ao aumento de peso, mas de maneira claramente inferior à média. O peso dos veículos (a massa) é o parâmetro ideal para determinar os objectivos de CO<sub>2</sub>. Este parâmetro é com efeito de molde a gerar menos distorções da concorrência que os outros. No Japão e na China o peso está já na base da legislação relativa ao CO<sub>2</sub>. A evolução é fácil de supervisionar e os dados já estão disponíveis. Dado que os fabricantes elaboram conceitos de plataforma, o parâmetro "footprint" (superfície de apoio das rodas) não constitui um elemento adequado. O recurso a este parâmetro faria com que a todos os veículos de uma mesma plataforma fossem aplicados objectivos idênticos, independentemente do seu equipamento e do seu peso. Além disso, o parâmetro "footprint" desfavoreceria fortemente os pequenos veículos urbanos que emitem pouco CO<sub>2</sub>.

## **3. Medidas complementares da abordagem integrada**

O limite de 120 g de CO<sub>2</sub>/km da abordagem integrada prevê uma redução de 10 g/km graças a medidas complementares. Estas englobam os pneus de baixa resistência, a redução da fricção, os sistemas de controlo da pressão dos pneus, instalações de climatização eficientes, etc., elementos que permitem economizar cerca de 5 g/km de CO<sub>2</sub>, a que há que acrescentar os biocombustíveis, que também economizam cerca de 5 g/km de CO<sub>2</sub>. Para que as novas técnicas e as medidas de poupança de energia se imponham, é oportuno reconhecer as inovações economizadoras como medidas de redução do CO<sub>2</sub>. Já que estas inovações não são todas reconhecíveis nos testes, ou porque as modificações dos processos harmonizados a nível internacional são demoradas e trabalhosas, propôs-se instaurar adicionalmente um procedimento em conformidade com o artigo 6.º e o anexo II-A. Entre as inovações podem ser contabilizadas medidas de técnica automóvel, de manutenção, de formação para a condução, de infra-estrutura de navegação, etc.. O objectivo é promover todas as medidas que permitem melhorar o balanço ambiental.

## **4. Fase de introdução**

Uma vez que a elaboração de novos modelos e de novas plataformas demora pelo menos cinco a oito anos, convém propor a consecução do objectivo de 120 g de CO<sub>2</sub>/km não num prazo determinado, mas durante uma fase de transição de vários anos. Por conseguinte propõe-se que, em 2012, um quarto da frota de automóveis novos, em 2013 metade, em 2014

três quartos e em 2015 o conjunto da frota de um fabricante atinjam o objectivo de 120 g, incluindo as medidas complementares. Esta flexibilidade impõe-se para dar aos fabricantes o prazo necessário e para tornar possíveis soluções de substituição.

## **5. Sanções**

As multas propostas pela Comissão - entre 100 e 475 euros por tonelada de CO<sub>2</sub> – estão muitíssimo acima dos preços concebíveis para os certificados CO<sub>2</sub> na indústria e no sector da energia. As sanções não deveriam ter por objecto enfraquecer a capacidade de inovação do sector. Devem antes incitar a aplicar uma medida ou a financiar medidas de substituição que garantem a redução das emissões pretendida. As sanções propostas de 10 a 40 euros por grama de CO<sub>2</sub> para os automóveis novos (o que corresponde a um preço por tonelada de 200 euros) deveriam permitir atingir este resultado. Pode considerar-se que a informação do consumidor e a concorrência entre os fabricantes gerarão uma pressão claramente mais forte sobre os fabricantes para que respeitem os valores-limite previstos.

## **6. Derrogações**

A proposta da Comissão prevê diversas derrogações que é conveniente examinar em detalhe. O limite, previsto pela Comissão, de menos de 10.000 automóveis novos vendidos na UE por ano é reduzido para 5.000, e introduz-se um regime suplementar, limitado a cinco anos, para os fabricantes que não estão em condições de atingir os valores de redução previstos pelo regulamento e que representam, no máximo, 1% das matrículas novas por ano na UE.

## **7. Objectivos a longo prazo**

Os objectivos a longo prazo devem ser adoptados em 2014 pelo Parlamento e pelo Conselho com base num balanço e numa proposta da Comissão. Nesse momento será possível também fazer-se uma ideia das novas técnicas, nomeadamente da introdução de fórmulas de propulsão de substituição, como os veículos eléctricos. Os objectivos a longo prazo devem ter em conta o facto de que os novos motores e sistemas híbridos terão um ciclo de vida relativamente curto. Com efeito, dez anos apenas após a sua colocação no mercado, poderá estar disponível a nova geração de motores que não produzem carbono. A política deve por conseguinte permitir a transição para essas novas técnicas. Com a aplicação dos valores previstos pelo regulamento - 120 g de CO<sub>2</sub>/km em média – o consumo médio deve ser reduzido para cerca de 5 litros por 100 Km para os veículos a gasolina e para 4,5 litros por 100 Km para os veículos a gasóleo. Trata-se de objectivos muito ambiciosos em relação situação à actual.

## **ALTERAÇÕES**

A Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia insta a Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar, competente quanto à matéria de fundo, a incorporar as seguintes alterações no seu relatório:

## Alteração 1

### Proposta de regulamento Considerando 4

#### *Texto da Comissão*

(4) Uma das implicações desses compromissos é que **todos os Estados-Membros** devem reduzir significativamente as emissões dos automóveis de passageiros. **Para se obterem as reduções substanciais necessárias, deverão ser aplicadas políticas e medidas, tanto a nível dos Estados-Membros como da Comunidade, que abranjam todos os sectores económicos da Comunidade e não apenas os sectores industrial e energético.** O sector do transporte rodoviário é o segundo maior emissor de gases com efeito de estufa na UE e as suas emissões continuam a aumentar. Caso **o impacto do transporte rodoviário nas alterações climáticas continue** a aumentar, tal comprometerá significativamente as reduções obtidas noutros sectores para combate às alterações climáticas.

#### *Alteração*

(4) Uma das implicações desses compromissos é que **também** devem **reduzir-se** significativamente as emissões dos automóveis de passageiros. **Tara tal são necessárias disposições relativas às emissões para os fabricantes e os importadores de veículos novos. Só um regulamento comunitário permite garantir que os veículos novos estejam sujeitos ao mesmo regime em todos os Estados-Membros da União Europeia. Para que os objectivos dos Estados-Membros e da Comunidade em matéria de redução das emissões de CO<sub>2</sub> sejam atingidos, não é suficiente tomar medidas só nos sectores da indústria e da energia, mas também nos dos transportes e dos agregados familiares.** O sector do transporte rodoviário é o segundo maior emissor de gases com efeito de estufa na UE e as suas emissões continuam a aumentar. Caso **as emissões de CO<sub>2</sub> continuem** a aumentar, **comprometerão** significativamente as reduções obtidas noutros sectores para combate às alterações climáticas.

#### *Justificação*

*Não são os Estados-Membros que devem reduzir as emissões, mas os fabricantes e os importadores de automóveis de passageiros. Não é o impacto no clima que pode continuar a aumentar, mas sim as emissões de gases com efeito de estufa, em particular de CO<sub>2</sub>.*

## Alteração 2

### Proposta de regulamento Considerando 5

#### *Texto da Comissão*

(5) É necessária a aprovação de objectivos comunitários aplicáveis a automóveis novos de passageiros a fim de evitar a fragmentação no mercado interno resultante da adopção de medidas diferentes a nível dos Estados-Membros. A adopção de objectivos comunitários proporciona aos fabricantes um maior nível de segurança no planeamento e de flexibilidade no cumprimento dos requisitos de redução das emissões de CO<sub>2</sub> **do que o permitido por** objectivos nacionais de redução separados. Na fixação de normas de emissões é importante tomar em consideração as implicações para os mercados e a competitividade dos fabricantes, os custos directos e indirectos impostos às empresas e os benefícios resultantes em termos de incentivos à inovação e de redução do consumo de energia.

#### *Alteração*

(5) É necessária a aprovação de objectivos comunitários aplicáveis a automóveis novos de passageiros a fim de evitar a fragmentação no mercado interno resultante da adopção de medidas diferentes a nível dos Estados-Membros. A adopção de objectivos comunitários proporciona aos fabricantes um maior nível de segurança no planeamento e de flexibilidade no cumprimento dos requisitos de redução das emissões de CO<sub>2</sub> **e impede distorções da concorrência entre os Estados-Membros resultantes de** objectivos nacionais de redução separados. **Tais distorções iriam totalmente contra o objectivo de criação de um mercado interno único.** Na fixação de normas de emissões é importante tomar em consideração as implicações para os mercados e a competitividade dos fabricantes, os custos directos e indirectos impostos às empresas e os benefícios resultantes em termos de incentivos à inovação e de redução do consumo de energia.

#### *Justificação*

*Somente um regime europeu único baseado no artigo 95.º do Tratado CE pode impedir distorções de concorrência e iniciativas puramente nacionais e regimes particulares.*

## Alteração 3

### Proposta de regulamento Considerando 5-A (novo)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

**(5-A) A União Europeia padece do envelhecimento acelerado do seu parque**

*automóvel. A importante proporção de veículos com mais de 10 anos no parque automóvel europeu coloca em perigo toda a nova regulamentação sobre as emissões de CO<sub>2</sub>. Por isso, deve ser dispensada particular atenção à renovação do parque através de incentivos à compra de veículos novos.*

#### *Justificação*

*Para garantir a eficácia do regulamento, é indispensável que seja favorecida a compra de veículos novos. Se os consumidores continuarem a privilegiar os veículos usados, designadamente os que têm mais de 10 anos, as emissões de CO<sub>2</sub> não diminuirão de forma tangível.*

#### **Alteração 4**

##### **Proposta de regulamento Considerando 10**

###### *Texto da Comissão*

(10) Nas comunicações foi proposta uma abordagem integrada com vista a atingir o objectivo comunitário de 120 g de CO<sub>2</sub>/km até 2012 e foi anunciado que a Comissão apresentaria uma proposta de quadro legislativo para alcançar o objectivo comunitário com base em reduções obrigatórias das emissões de CO<sub>2</sub>, a fim de cumprir o objectivo de 130 g de CO<sub>2</sub>/km de emissões médias do parque de automóveis novos através de avanços na tecnologia dos motores dos veículos. Coerente com a abordagem adoptada no âmbito de compromissos voluntários assumidos pelos fabricantes, esta abordagem integrada abrange os elementos que são tidos em conta na medição das emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis de passageiros 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 que respeita às emissões dos veículos ligeiros de

###### *Alteração*

(10) Nas comunicações foi proposta uma abordagem integrada com vista a atingir o objectivo comunitário de 120 g de CO<sub>2</sub>/km até 2012 e foi anunciado que a Comissão apresentaria uma proposta de quadro legislativo para alcançar o objectivo comunitário com base em reduções obrigatórias das emissões de CO<sub>2</sub>, a fim de cumprir o objectivo de 130 g de CO<sub>2</sub>/km de emissões médias do parque de automóveis novos através de avanços na tecnologia dos motores dos veículos. ***O objectivo de reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> através da melhoria da tecnologia dos motores deveria basear-se no desenvolvimento da tecnologia ecológica incorporada nos automóveis para passageiros, bem como na melhoria das infra-estruturas rodoviárias, numa gestão mais correcta do tráfego, em medidas que incentivem a utilização de biocombustíveis e num tratamento fiscal adequado.*** Coerente com a abordagem adoptada no âmbito de compromissos

passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos. Uma redução adicional de 10 g de CO<sub>2</sub>/km, ou equivalente se tecnicamente necessário, será obtida através de outros avanços tecnológicos e de um aumento na utilização de biocombustíveis. Além disso, o comportamento dos consumidores tem influência nas emissões gerais dos automóveis de passageiros, pelo que lhes deve ser disponibilizada informação sobre a conformidade dos automóveis novos de passageiros com os objectivos de emissões estabelecidos ao abrigo do presente regulamento.

voluntários assumidos pelos fabricantes, esta abordagem integrada abrange os elementos que são tidos em conta na medição das emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis de passageiros 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 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 veículos. Uma redução adicional de 10 g de CO<sub>2</sub>/km, ou equivalente se tecnicamente necessário, será obtida através de outros avanços tecnológicos e de um aumento na utilização de biocombustíveis. Além disso, o comportamento dos consumidores tem influência nas emissões gerais dos automóveis de passageiros, pelo que lhes deve ser disponibilizada informação sobre a conformidade dos automóveis novos de passageiros com os objectivos de emissões estabelecidos ao abrigo do presente regulamento. ***Importa igualmente, na próxima revisão da Directiva 1999/94/CE relativa às informações sobre a economia de combustível e as emissões de CO<sub>2</sub> disponíveis para o consumidor na comercialização de automóveis novos de passageiros, estabelecer uma classificação inequívoca dos veículos com base na sua eficiência de combustível e emissões de CO<sub>2</sub>.***

#### *Justificação*

*As informações ao consumidor são extremamente importantes. Importa estabelecer, aquando da revisão da Directiva 1999/94/CE, uma classificação inequívoca dos veículos (por exemplo, categoria A, A+, categoria B, etc.).*

## Alteração 5

### Proposta de regulamento Considerando 11

#### *Texto da Comissão*

(11) O quadro legislativo para a execução do objectivo de emissões médias do parque de automóveis novos deverá garantir que os objectivos de redução sejam neutros em termos de concorrência, socialmente equitativos e sustentáveis e que imponham as mesmas exigências a todos os fabricantes de automóveis europeus e evitem distorções *injustificadas* da concorrência entre os fabricantes de automóveis. O quadro legislativo deverá ser compatível com o objectivo geral de cumprimento dos objectivos de Quioto da UE e ser complementado com outros instrumentos mais relacionados com a utilização, como a diferenciação entre impostos sobre os automóveis e sobre a energia.

#### *Alteração*

(11) O quadro legislativo para a execução do objectivo de emissões médias do parque de automóveis novos deverá garantir que os objectivos de redução sejam neutros em termos de concorrência, socialmente equitativos e sustentáveis e que imponham as mesmas exigências a todos os fabricantes de automóveis europeus e evitem distorções da concorrência entre os fabricantes de automóveis. O quadro legislativo deverá ser compatível com o objectivo geral de cumprimento dos objectivos de Quioto da UE e ser complementado com outros instrumentos mais relacionados com a utilização, como a diferenciação entre impostos sobre os automóveis e sobre a energia. ***Os impostos sobre os automóveis de passageiros deverão relacionar-se com as suas emissões poluentes e ser acordados a nível da UE, a fim de evitar uma maior fragmentação do mercado interno baseada na tributação diversificada nos diferentes Estados-Membros.***

#### *Justificação*

*Uma definição da Comissão de distorções "justificadas" é supérflua. A fim de evitar uma maior fragmentação do mercado interno baseada na aplicação divergente por parte dos Estados-Membros, é importante obter um acordo a nível europeu acerca dos impostos sobre os automóveis de passageiros relacionados com as respectivas emissões poluentes.*

## Alteração 6

### Proposta de regulamento Considerando 11-A (novo)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

***(11-A) Com vista à obtenção de veículos***



***não poluentes, importa aumentar radicalmente as dotações do Sétimo Programa-Quadro de Investigação e Desenvolvimento afectadas a I&D de tecnologias que visam emissões zero.***

### *Justificação*

*Importa investir mais verbas em I&D de tecnologias que possibilitem emissões zero.*

## **Alteração 7**

### **Proposta de regulamento Considerando 12**

#### *Texto da Comissão*

(12) A fim de manter a diversidade do mercado automóvel e a sua capacidade de satisfazer as diferentes necessidades dos consumidores, os objectivos de emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis de passageiros deverão ser definidos em função da utilidade dos automóveis numa base linear. Para descrever essa utilidade, **o parâmetro mais adequado é a massa, pelo facto de proporcionar** uma correlação satisfatória com as actuais emissões, resultando portanto em objectivos mais realistas e neutros em termos de concorrência, e de os dados relativos à massa estarem facilmente disponíveis. Deverão **contudo** ser recolhidos dados sobre **o parâmetro** de utilidade **alternativo que seria** a superfície de apoio das rodas (largura de via multiplicada pela distância entre eixos), a fim de facilitar avaliações a mais longo prazo da abordagem baseada na utilidade. **No estabelecimento dos objectivos, deverá ter-se em conta a evolução projectada da massa dos automóveis novos até 2012 e deverão ser evitados potenciais incentivos ao aumento da massa dos veículos apenas com o intuito de beneficiar de um consequente aumento do objectivo de redução das emissões de CO<sub>2</sub>. Por conseguinte, ao definir os objectivos para**

#### *Alteração*

(12) A fim de manter a diversidade do mercado automóvel e a sua capacidade de satisfazer as diferentes necessidades dos consumidores, os objectivos de emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis de passageiros deverão ser definidos em função da utilidade dos automóveis numa base linear. Para descrever essa utilidade, **a massa é um** parâmetro adequado, **que proporciona** uma correlação satisfatória com as actuais emissões, resultando portanto em objectivos mais realistas e neutros em termos de concorrência, e de os dados relativos à massa estarem facilmente disponíveis. Deverão ser recolhidos dados sobre **parâmetros** de utilidade **alternativos como** a superfície de apoio das rodas (largura de via multiplicada pela distância entre eixos), a fim de facilitar avaliações a mais longo prazo da abordagem baseada na utilidade. **A Comissão deverá, até 2014, reexaminar a disponibilidade dos dados e, se for caso disso, adaptar o parâmetro de utilidade.**

*2012, deverá ter-se em conta a possível evolução futura do aumento autónomo da massa dos veículos produzidos pelos fabricantes e vendidos no mercado da UE. Finalmente, a diferenciação dos objectivos deverá incentivar reduções das emissões a realizar em todas as categorias de automóveis, reconhecendo simultaneamente que podem ser obtidas maiores reduções de emissões em veículos mais pesados.*

## Alteração 8

### Proposta de regulamento Considerando 13

#### *Texto da Comissão*

(13) O objectivo do presente regulamento é criar incentivos para que a indústria automóvel invista em novas tecnologias. **O regulamento promove activamente a eco-inovação e tem em conta** a evolução tecnológica futura. **Desta forma, é promovida** a competitividade da indústria europeia **e a criação de mais empregos de qualidade.**

#### *Alteração*

(13) O objectivo do presente regulamento é criar incentivos para que a indústria automóvel **(fabricantes e subcontratantes)** invista em novas tecnologias. **Deve por conseguinte ser elaborado de maneira a ter em conta e recompensar as eco-inovações que reduzem as emissões de gases de efeito de estufa e, por conseguinte, ajudar os fabricantes da UE e os seus subcontratantes a deterem uma posição de liderança no mercado e ter devidamente em conta** a evolução tecnológica futura. **Tal reforçará** a competitividade da indústria europeia **de maneira duradoura e garantirá empregos de qualidade na União Europeia.**

#### *Justificação*

*A proposta reduz as eco-inovações às que são hoje confirmadas no procedimento de ensaio em vigor. A limitação a 5 g de CO<sub>2</sub>/km ou, se incluirmos os biocombustíveis, a 10 g de CO<sub>2</sub>/km, graças às medidas complementares, é insuficiente. Fica nitidamente aquém das possibilidades técnicas e económicas.*

## Alteração 9

### Proposta de regulamento Considerando 13-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(13-A) Como parte da abordagem integrada que visa reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos comerciais ligeiros as eco-inovações devem ser definidas e garantidas mediante padrões quantificáveis. O regime comunitário de homologação de modelos em vigor não abrange todas as opções técnicas disponíveis para alcançar progressos em matéria de CO<sub>2</sub>. Por conseguinte, é necessário definir um método de avaliação que estabeleça disposições de avaliação do potencial de redução de CO<sub>2</sub> através da introdução de medidas tecnológicas. Deve ser dada atenção às tecnologias que não são contempladas ou são insuficientemente contempladas no Regulamento (CE) n.º 715/2007 e as respectivas medidas de aplicação. A concessão da homologação para eco-inovações pretende fornecer um incentivo adicional para os fabricantes tornando claros os benefícios decorrentes da realização dos objectivos específicos respeitantes à redução das emissões de CO<sub>2</sub>. Além disso, embora as novas tecnologias possam ser onerosas para a indústria automóvel, devem no entanto ser incentivadas pela Comissão através de um sistema de créditos específicos.*

## Alteração 10

### Proposta de regulamento Considerando 13-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(13-B) A fim de assegurar à indústria uma previsibilidade a longo prazo, tendo em conta a evolução tecnológica futura, é conveniente estabelecer objectivos a longo prazo para as emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros tendo em conta uma avaliação de impacto da Comissão. Estes objectivos deveriam visar a obtenção de uma média de 95 g CO<sub>2</sub>/km em 2020.***

## Alteração 11

### Proposta de regulamento Considerando 13-C (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(13-C) O presente regulamento prevê disposições específicas que visam promover a comercialização de veículos movidos a combustíveis alternativos, de veículos com baixos níveis de emissão e de veículos não poluentes no mercado da UE.***

## Alteração 12

### Proposta de regulamento Considerando 13-D (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(13-D) É particularmente necessário, para alcançar os objectivos em matéria de ambiente e de luta contra as alterações climáticas, que a indústria automóvel da***

***UE permaneça competitiva a nível mundial. Consequentemente, é fundamental adoptar medidas eficientes, sobretudo tendo em conta os custos de todo o sector automóvel da UE a fim de garantir que a sua competitividade não seja ameaçada.***

### **Alteração 13**

#### **Proposta de regulamento Considerando 19**

*Texto da Comissão*

(19) É necessário um **sólido** mecanismo de controlo **da conformidade** para assegurar que os objectivos estabelecidos ao abrigo do presente regulamento são atingidos.

*Alteração*

(19) É necessário um sólido mecanismo **de sanções compatível com o Tratado** para assegurar que os objectivos estabelecidos ao abrigo do presente regulamento são atingidos.

*Justificação*

*Na fixação de sanções, é necessário ter em conta todos os elementos e respeitar o alcance do artigo 95.º do Tratado CE.*

### **Alteração 14**

#### **Proposta de regulamento Considerando 21**

*Texto da Comissão*

(21) A Directiva 2007/46/CE estabelece que os fabricantes devem emitir um certificado de conformidade que acompanhará cada automóvel novo de passageiros e que os Estados-Membros só permitirão a matrícula e a entrada em circulação de um automóvel novo de passageiros se o mesmo for acompanhado de um certificado de conformidade válido. Os dados recolhidos pelos Estados-Membros deverão ser coerentes com o certificado de conformidade emitido pelo fabricante relativamente ao automóvel

*Alteração*

(21) A Directiva 2007/46/CE estabelece que os fabricantes devem emitir um certificado de conformidade que acompanhará cada automóvel novo de passageiros e que os Estados-Membros só permitirão a matrícula e a entrada em circulação de um automóvel novo de passageiros se o mesmo for acompanhado de um certificado de conformidade válido. Os dados recolhidos pelos Estados-Membros deverão ser coerentes com o certificado de conformidade emitido pelo fabricante relativamente ao automóvel

de passageiros em causa.

de passageiros em causa *e deverão basear-se unicamente nesta referência. Caso os Estados-Membros, por razões justificadas, não utilizem o certificado de conformidade para concluir o processo de registo e entrada em circulação de um automóvel novo de passageiros, deverão aplicar as medidas necessárias para assegurar o rigor apropriado no processo de monitorização. Deverá haver uma base de dados normalizada comum da UE para os dados relativos ao certificado de conformidade. Essa base deverá ser usada como referência única para permitir aos Estados-Membros uma manutenção mais fácil dos seus dados relativos ao registo quando os veículos forem matriculados pela primeira vez. A Comissão deverá assegurar a utilização da rede electrónica pelos Estados-Membros, tal como demonstrado no projecto "Património cultural nas redes regionais" (REGNET), que prevê uma maior simplificação do intercâmbio dos dados relativos ao registo, como no caso das emissões de CO<sub>2</sub>, tendo em vista uma monitorização rigorosa. Além disso, a fim de permitir aos fabricantes que respondam à evolução do mercado, a Comissão deverá, até 30 de Agosto de cada ano de monitorização, disponibilizar a cada fabricante um relatório intercalar sobre as operações de acompanhamento relativo ao ano em questão.*

#### *Justificação*

*Todos os Estados-Membros devem ser obrigados a utilizar como principal referência (por exemplo para os dados relativos ao CO<sub>2</sub>) o certificado de conformidade, como base para a monitorização (actualmente, cerca de 12 Estados-Membros não utilizam este documento). Por conseguinte, deve ser criada uma base de dados central europeia para a recolha desses dados. Deste modo, os fabricantes poderiam fornecer atempadamente dados actualizados no caso de serem efectuadas modificações técnicas aos seus veículos. É essencial que os fabricantes tenham conhecimento antecipado do valor oficial de CO<sub>2</sub> e, por conseguinte, os cálculos provisórios e o relatório intercalar da Comissão devem ser apresentados semestralmente.*

## Alteração 15

### Proposta de regulamento Considerando 22

#### *Texto da Comissão*

(22) O cumprimento pelos fabricantes dos objectivos estabelecidos ao abrigo do presente regulamento deverá ser avaliado a nível comunitário. Os fabricantes cujas emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> sejam superiores às permitidas ao abrigo do presente regulamento devem pagar um prémio sobre as emissões excedentárias relativamente a cada ano civil a partir de 2012. O prémio deverá ser modulado **em função do** nível de incumprimento dos objectivos por parte dos fabricantes. **Deverá aumentar progressivamente ao longo do tempo.** A fim de proporcionar um incentivo suficiente para a adopção de medidas de redução das emissões específicas de CO<sub>2</sub> dos automóveis de passageiros, o prémio deverá reflectir os custos tecnológicos. Os montantes do prémio sobre as emissões excedentárias deverão ser **considerados receitas do orçamento da União Europeia.**

#### *Alteração*

(22) O cumprimento pelos fabricantes dos objectivos estabelecidos ao abrigo do presente regulamento deverá ser avaliado a nível comunitário. Os fabricantes cujas emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> sejam superiores às permitidas ao abrigo do presente regulamento devem pagar um prémio sobre as emissões excedentárias relativamente a cada ano civil a partir de 2012. O prémio deverá ser modulado **de acordo com o** nível de incumprimento dos objectivos por parte dos fabricantes. **Deverá ser proporcionado e coerente com outros instrumentos de redução das emissões de CO<sub>2</sub>, como por exemplo o regime comunitário de comércio de emissões.** A fim de proporcionar um incentivo suficiente para a adopção de medidas de redução das emissões específicas de CO<sub>2</sub> dos automóveis de passageiros, o prémio deverá reflectir os custos tecnológicos. Os montantes do prémio sobre as emissões excedentárias deverão ser **utilizados para promover modos de transporte sustentáveis que não produzam emissões de CO<sub>2</sub>, em particular as redes de transporte, a investigação sobre tecnologias que visem uma melhor eficiência dos combustíveis e a utilização de energias renováveis no sector dos transportes, bem como o incentivo à renovação do parque automóvel.**

## Alteração 16

### Proposta de regulamento Artigo 1

#### *Texto da Comissão*

##### Objecto e objectivos

O presente regulamento estabelece requisitos de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros, a fim de assegurar o bom funcionamento do mercado interno e a realização do objectivo geral da UE de **120 g CO<sub>2</sub>/km de** emissões médias de CO<sub>2</sub> do parque de automóveis novos. O regulamento fixa as emissões médias de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros em 130 g de CO<sub>2</sub>/km mediante melhorias nas tecnologias dos motores de veículos, medidas de acordo com o estabelecido no Regulamento (CE) n.º 715/2007 e nas suas disposições de execução. O presente regulamento será complementado por medidas adicionais destinadas a uma redução de 10 g de CO<sub>2</sub>/km como parte da abordagem integrada da Comunidade.

#### *Alteração*

##### Objecto, *finalidade* e objectivos

**1.** O presente regulamento estabelece requisitos de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros, a fim de assegurar o bom funcionamento do mercado interno e a realização do objectivo geral da UE de **reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> na UE, nomeadamente no sector dos transportes. O regulamento fixa as** emissões médias de CO<sub>2</sub> do parque de automóveis novos **em 120 g CO<sub>2</sub>/km. O presente regulamento fixa igualmente para o parque de automóveis novos um objectivo de emissões médias não superiores a 95 g de CO<sub>2</sub>/km a partir de 1 de Janeiro de 2020.**

**2.** O **presente** regulamento fixa as emissões médias de CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros em 130 g de CO<sub>2</sub>/km mediante melhorias nas tecnologias dos motores de veículos, medidas de acordo com o estabelecido no Regulamento (CE) n.º 715/2007 e nas suas disposições de execução. O presente regulamento será complementado por medidas adicionais destinadas a uma redução de 10 g de CO<sub>2</sub>/km como parte da abordagem integrada da Comunidade.



## Alteração 17

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1– parágrafo 1-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***A Comissão apresentará uma proposta relativa a um processo global de identificação de todas as medidas de redução de CO<sub>2</sub>, com o objectivo de pôr termo à distinção entre medidas relativas ao sistema de propulsão e ao veículo e medidas complementares, bem como as eco-inovações.***

*Justificação*

*A fim de promover o progresso técnico no sector automóvel e fornecer aos fabricantes de automóveis e aos fornecedores uma garantia a longo prazo, convém fixar objectivos a longo prazo com base num balanço circunstanciado e numa avaliação rigorosa do impacto jurídico, a fim de fomentar tecnologias alternativas. Estes objectivos devem ser fixados no âmbito da co-decisão num próximo processo legislativo. A proposta deve prever um processo global, a fim de incluir todas as medidas de redução de CO<sub>2</sub>.*

## Alteração 18

### Proposta de regulamento

#### Artigo 2 – n.º 1

*Texto da Comissão*

*Alteração*

1. O presente regulamento será aplicável a veículos a motor da categoria M1, conforme definida no Anexo II à Directiva 2007/46/CE, com uma massa de referência não superior a 2 610 kg e a veículos aos quais seja alargada a homologação de acordo com o estabelecido no n.º 2 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007 ("automóveis de passageiros) que sejam matriculados na Comunidade pela primeira vez ***e que não tenham sido previamente matriculados fora da Comunidade*** ("automóveis novos de passageiros").

1. O presente regulamento será aplicável a veículos a motor da categoria M1, conforme definida no Anexo II à Directiva 2007/46/CE, com uma massa de referência não superior a 2 610 kg e a veículos aos quais seja alargada a homologação de acordo com o estabelecido no n.º 2 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007 ("automóveis de passageiros) que sejam matriculados na Comunidade pela primeira vez ("automóveis novos de passageiros").

### *Justificação*

*A fim de incentivar os fabricantes europeus de automóvel a investirem em novas tecnologias que visem aumentar a eficiência energética e reduzir as emissões de CO<sub>2</sub>, é necessário evitar a introdução de vantagens específicas para os novos automóveis importados do exterior da Comunidade.*

### **Alteração 19**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 2 – n.º 2**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***2. Não será tida em conta uma matrícula anterior efectuada fora da Comunidade menos de três meses antes da matrícula na Comunidade.***

***Suprimido***

### *Justificação*

*A fim de incentivar os fabricantes europeus de automóvel a investirem em novas tecnologias que visem aumentar a eficiência energética e reduzir as emissões de CO<sub>2</sub>, é necessário evitar a introdução de vantagens específicas para os novos automóveis importados do exterior da Comunidade.*

### **Alteração 20**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 2 – n.º 3-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***3-A. São excluídos do âmbito de aplicação do presente regulamento os veículos utilizados com uma finalidade social específica na acepção do n.º 1, alínea f-D), do artigo 3.º.***

### *Justificação*

*O número destes veículos é relativamente baixo, pelo que se justifica uma derrogação a fim de que este regulamento sobre o CO<sub>2</sub> responda totalmente aos requisitos de compatibilidade social.*

## Alteração 21

### Proposta de regulamento

#### Artigo 3 – n.º 1 – alínea d-A) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(d-A) “Superfície de apoio das rodas”, a largura de via multiplicada pela distância entre eixos, conforme indicado no certificado de conformidade e definido nos pontos 2.1 e 2.3 do anexo I da Directiva 2007/46/CE.***

## Alteração 22

### Proposta de regulamento

#### Artigo 3 – n.º 1 – alínea f-A) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(f-A) “Veículo movido a combustíveis alternativos”, um veículo tal como definido no Regulamento (CE) n.º 715/2007 e nas respectivas medidas de execução.***

## Alteração 23

### Proposta de regulamento

#### Artigo 3 – n.º 1 – alínea f-B) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(f-B) “Veículo não poluente”, um veículo que, parado ou em funcionamento, não produz qualquer CO<sub>2</sub> quando submetido ao procedimento de ensaio para o controlo das emissões de CO<sub>2</sub> previsto no Regulamento (CE) n.º 715/2007.***

*Justificação*

*Esta alteração não altera o significado do texto, mas confere uma maior clareza linguística.*

## Alteração 24

### Proposta de regulamento

#### Artigo 3 – n.º 1 – alínea f–C) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(f-C) "Eco-inovação", qualquer medida ou inovação tecnológica que constitua uma contribuição comprovada e quantificável para a redução das emissões de CO<sub>2</sub> que não esteja incluída ou devidamente contemplada no procedimento de ensaio para o controlo das emissões de CO<sub>2</sub> previsto no Regulamento (CE) n.º 715/2007 e que não seja exigida pelas medidas adicionais referidas no artigo 1.º. Será estabelecida uma lista comum sucinta, susceptível de revisão.***

## Alteração 25

### Proposta de regulamento

#### Artigo 3 - n.º 1 – alínea f-D) (nova)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(f-D) "Veículos utilizados com uma finalidade social específica", os seguintes veículos da categoria M<sub>1</sub>:***

***i) veículos utilizados com uma finalidade social específica nos termos da Directiva 2007/46/CE, cuja massa de referência exceda 2000 kg;***

***ii) veículos cuja massa de referência exceda 2000 kg e se destinem a transportar sete ou mais ocupantes, incluindo o condutor, com exclusão dos veículos da categoria M<sub>1</sub>G, nos termos da Directiva 2007/46/CE;***

***iii) veículos cuja massa de referência exceda 1760 kg que sejam***

*especificamente construídos para fins comerciais e para transportar cadeiras de rodas dentro do veículo, em conformidade com a política comunitária a favor das pessoas com deficiência.*

*Justificação*

*O número destes veículos é relativamente baixo, pelo que se justifica uma derrogação a fim de que este regulamento sobre o CO<sub>2</sub> responda totalmente aos requisitos de compatibilidade social.*

**Alteração 26**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 3 - n.º 2 – parágrafo 1 – parte introdutória**

*Texto da Comissão*

2. Para fins do presente regulamento, considerar-se-á que *os* fabricantes *estão ligados quando são empresas ligadas*.  
"Empresas ligadas":

*Alteração*

2. Para fins do presente regulamento, considerar-se-á *que vários* fabricantes *que estejam agrupados numa empresa ligada constituem um único fabricante*.  
"Empresas ligadas":

*Justificação*

*Esta alteração não altera o significado do texto, mas confere uma maior clareza linguística.*

**Alteração 27**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 4**

*Texto da Comissão*

*No ano civil com início em 1 de Janeiro de 2012 e em cada ano civil subsequente, cada fabricante de automóveis de passageiros deverá assegurar que as suas emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> não ultrapassem o seu objectivo de emissões específicas determinado de acordo com o estabelecido no Anexo I ou, quando um fabricante beneficia de uma derrogação ao abrigo do artigo 9.º, de acordo com essa*

*Alteração*

*A partir de 1 de Janeiro de 2012, cada fabricante de automóveis de passageiros deverá assegurar que 60% em 2012, 70% em 2013, 80% em 2014 e em 2015 e em cada ano subsequente, 100 % do seu parque automóvel não ultrapassem o objectivo de emissões específicas de CO<sub>2</sub> do parque automóvel de um fabricante determinado de acordo com o estabelecido no Anexo I ou, quando um fabricante*

derrogação.

beneficia de uma derrogação ao abrigo do artigo 9.º, de acordo com essa derrogação.

## **Alteração 28**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 4 - parágrafo 1-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*Para o cálculo das emissões específicas médias de CO<sub>2</sub>, cada automóvel novo de passageiros cujas emissões específicas de CO<sub>2</sub> sejam inferiores a 50 g de CO<sub>2</sub>/km e cada veículo movido a combustíveis alternativos contará como um veículo e meio, e cada veículo não poluente contará como três veículos, até 2015 inclusive.*

## **Alteração 29**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 4 - parágrafo 1-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*Para o cálculo das emissões específicas de CO<sub>2</sub>, serão tidas em conta as reduções de emissões obtidas através de eco-inovações.*

## **Alteração 30**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 5 – n.º 1-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*1-A. Os fabricantes podem formar um agrupamento com vista ao cumprimento das suas obrigações em matéria de introdução de veículos não poluentes, em conformidade com o disposto no parágrafo 2-A do Anexo I.*

## Alteração 31

### Proposta de regulamento

#### Artigo 5 - n.º 2 – parte introdutória

##### *Texto da Comissão*

2. Um acordo para a formação de um agrupamento pode abranger um ou mais anos civis, ***desde que a duração total de cada acordo não seja superior a cinco anos civis***, e deve ser celebrado ou entrar em vigor antes de 31 de Dezembro do primeiro ano civil em que as emissões seriam agrupadas. Os fabricantes que formam um agrupamento devem enviar à Comissão as seguintes informações:

##### *Alteração*

2. Um acordo para a formação de um agrupamento pode abranger um ou mais anos civis e deve ser celebrado ou entrar em vigor antes de 31 de Dezembro do primeiro ano civil em que as emissões seriam agrupadas. Os fabricantes que formam um agrupamento devem enviar à Comissão as seguintes informações:

##### *Justificação*

*Não existem razões para limitar a cinco anos a formação de um agrupamento. Além disso, a alteração não afecta o objectivo de redução média de 130 g/km.*

## Alteração 32

### Proposta de regulamento

#### Artigo 5 - n.º 5 – parte introdutória

##### *Texto da Comissão*

5. Os fabricantes podem celebrar acordos de agrupamento desde que esses acordos estejam em conformidade com o estabelecido nos artigos 81.º e 82.º do Tratado ***e permitam a participação aberta, transparente e não discriminatória, em termos comercialmente razoáveis, de qualquer fabricante que deseje tornar-se membro do agrupamento***. Sem limitação da aplicabilidade geral das regras da UE em matéria de concorrência a esses agrupamentos, todos os membros de um agrupamento devem, em especial, assegurar que não se verificarão partilhas de dados ou trocas de informações no

##### *Alteração*

5. Os fabricantes podem celebrar acordos de agrupamento desde que esses acordos estejam em conformidade com o estabelecido nos artigos 81.º e 82.º do Tratado. Sem limitação da aplicabilidade geral das regras da UE em matéria de concorrência a esses agrupamentos, todos os membros de um agrupamento devem, em especial, assegurar que não se verificarão partilhas de dados ou trocas de informações no âmbito do seu acordo de agrupamento, com excepção das seguintes informações:

âmbito do seu acordo de agrupamento, com excepção das seguintes informações:

### *Justificação*

*Um agrupamento no qual qualquer fabricante externo pudesse ingressar indiscriminadamente nas condições acordadas acabaria por conduzir à introdução de um regime de comércio de emissões fechado para todo o sector. Por esta razão, no âmbito da liberdade de organização das empresas e tendo em consideração as normas de concorrência da UE, esta frase deve ser suprimida. Acordos entre agrupamentos só serão admissíveis se forem numa base voluntária e sem obrigações de admissão de concorrentes externos.*

### **Alteração 33**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 5 – n.º 7**

##### *Texto da Comissão*

7. Excepto em caso de notificação ao abrigo do n.º 3, os fabricantes de um agrupamento comunicado à Comissão serão considerados como um único fabricante para fins do presente regulamento.

##### *Alteração*

7. Excepto em caso de notificação ao abrigo do n.º 3, os fabricantes de um agrupamento comunicado à Comissão serão considerados como um único fabricante para fins ***de cumprimento das suas obrigações ao abrigo do artigo 4.º*** do presente regulamento. ***As informações de vigilância e comunicação serão registadas, comunicadas e disponibilizadas no registo central de fabricantes individuais e quaisquer agrupamentos.***

### **Alteração 34**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 6 – n.º 1**

##### *Texto da Comissão*

1. No ***ano*** com início em ***1 de Janeiro de 2010*** e em cada ***ano*** subsequente, cada Estado-Membro registará informações relativas a cada automóvel novo de passageiros matriculado no seu território de

##### *Alteração*

1. No ***mês*** com início em ***1 de Janeiro de 2012*** e em cada ***mês*** subsequente, cada Estado-Membro registará informações relativas a cada automóvel novo de passageiros matriculado no seu território de



acordo com o estabelecido na Parte A do Anexo II.

acordo com o estabelecido na Parte A do Anexo II. ***Estas informações são colocadas à disposição dos fabricantes e/ou dos importadores ou representantes designados pelos fabricantes em cada um dos Estados-Membros. Os Estados-Membros envidarão todos os esforços para garantir que os órgãos que prestam informações funcionem com transparência e sem burocracia.***

#### *Justificação*

*A vigilância e comunicação das emissões médias deveriam ter início concomitantemente com a introdução da regulamentação, de forma a evitar distorções de mercado e formas de discriminação de fabricantes. Por esta razão, as medidas em causa não deveriam ter início antes de 2012 e ter lugar mensalmente; as informações devem ser colocadas à disposição dos fabricantes, a fim de envolver melhor os fabricantes e clientes na consecução dos objectivos.*

### **Alteração 35**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 6 – n.º 2**

##### *Texto da Comissão*

2. Até **28 de Fevereiro de 2011** e em cada ano subsequente, o Estado-Membro determinará e comunicará à Comissão as informações indicadas na Parte B do Anexo II respeitantes ao ano civil precedente. Os dados serão comunicados de acordo com o formato indicado na Parte C do Anexo II.

##### *Alteração*

2. Até **31 de Julho de 2012** e em cada **meio** ano subsequente, o Estado-Membro determinará e comunicará à Comissão as informações, ***verificadas por um revisor de contas***, indicadas na Parte B do Anexo II respeitantes ao ano civil precedente. Os dados serão comunicados de acordo com o formato indicado na Parte C do Anexo II.

#### *Justificação*

*A vigilância e comunicação deveriam ter início conjuntamente com a introdução da regulamentação em 2012, de forma a evitar distorções de mercado e formas de discriminação de fabricantes. É essencial que os fabricantes tenham conhecimento antecipado do valor oficial de CO2 e, por conseguinte, os cálculos provisórios da Comissão devem ser apresentados semestralmente. A verificação dos dados dos Estados-Membros por um revisor de contas deveria assegurar que eles compilam e controlam os dados relativos ao CO2 indicados no certificado de conformidade e que os modelos de veículos são atribuídos aos fabricantes adequados.*

## Alteração 36

### Proposta de regulamento

#### Artigo 6 – n.º 4 – parágrafo 1 – parte introdutória

##### *Texto da Comissão*

4. A Comissão manterá um registo central dos dados comunicados pelos Estados-Membros ao abrigo do presente artigo e, até **30 de Junho de 2011** e em cada **ano** subsequente, calculará provisoriamente, em relação a cada fabricante:

##### *Alteração*

4. A Comissão manterá um registo central dos dados comunicados pelos Estados-Membros ao abrigo do presente artigo e, até **30 de Agosto de 2012** e em cada **semestre** subsequente, calculará provisoriamente, em relação a cada fabricante:

##### *Justificação*

*A vigilância e comunicação das emissões médias deveriam ter início concomitantemente com a introdução da regulamentação, de forma a evitar distorções de mercado e formas de discriminação de fabricantes. Por esta razão, as medidas em causa não deveriam ter início antes de 2012. Para os fabricantes é imprescindível, por razões de segurança de planeamento, disporem de informações mensais sobre dados relativos a novos veículos automóveis de passageiros e ao controlo do CO<sub>2</sub>.*

## Alteração 37

### Proposta de regulamento

#### Artigo 6 – n.º 5

##### *Texto da Comissão*

5. Os fabricantes podem, no prazo de **2 meses** após serem notificados do cálculo provisório estabelecido ao abrigo do n.º 4, notificar a Comissão de quaisquer erros nos dados, indicando o Estado-Membro em que consideram que o erro ocorreu.

A Comissão examinará as notificações dos fabricantes e, até **30 de Setembro**, confirmará ou alterará e confirmará os cálculos provisórios ao abrigo do n.º 4.

##### *Alteração*

5. Os fabricantes podem, no prazo de **3 meses** após serem notificados do cálculo **anual** provisório estabelecido ao abrigo do n.º 4, notificar a Comissão de quaisquer erros nos dados, indicando o Estado-Membro em que consideram que o erro ocorreu.

A Comissão examinará as notificações dos fabricantes e, até **31 de Março do ano subsequente**, confirmará ou alterará e confirmará os cálculos provisórios ao abrigo do n.º 4.

### *Justificação*

*A exactidão dos dados recolhidos pelos Estados-Membros reveste importância decisiva para o cálculo exacto dos objectivos específicos de redução dos fabricantes. Por esse motivo, o prazo durante o qual os fabricantes podem chamar a atenção para erros nos dados deve ser prolongado para, pelo menos, 3 meses.*

### **Alteração 38**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 6 – n.º 6**

##### *Texto da Comissão*

***6. Quando, com base nos cálculos efectuados ao abrigo do n.º 5, em relação ao ano civil de 2010 ou 2011, a Comissão considerar que as emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> de um fabricante verificadas nesse ano excederam o seu objectivo de emissões específicas para esse ano, a Comissão notificará o fabricante.***

##### *Alteração*

***Suprimido***

### *Justificação*

*A vigilância e comunicação das emissões médias deveriam ter início concomitantemente com a introdução da regulamentação, de forma a evitar distorções de mercado e formas de discriminação de fabricantes. Por esta razão, as medidas em causa não deveriam ter início antes de 2012.*

### **Alteração 39**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 6 – n.º 7**

##### *Texto da Comissão*

***7. Os Estados-Membros designarão uma autoridade competente para a recolha e comunicação das informações de vigilância de acordo com o estabelecido no presente regulamento e informarão a Comissão sobre a autoridade competente designada o mais tardar no prazo de seis meses a contar da data da entrada em vigor do presente***

##### *Alteração*

***7. Os Estados-Membros designarão uma autoridade competente para a recolha e comunicação das informações de vigilância de acordo com o estabelecido no presente regulamento e informarão **o Parlamento Europeu, o Conselho e** a Comissão sobre a autoridade competente designada o mais tardar no prazo de seis meses a contar da***

regulamento.

data da entrada em vigor do presente  
regulamento.

## Alteração 40

### Proposta de regulamento

#### Artigo 7 – n.ºs 2 a 5

##### *Texto da Comissão*

2. O prémio sobre as emissões excedentárias ao abrigo do n.º 1 será calculado com base na seguinte fórmula:

Emissões excedentárias x número de automóveis novos de passageiros x prémio sobre as emissões excedentárias estabelecido no n.º 3.

Na qual:

"Emissões excedentárias" indica o número positivo de gramas por quilómetro das emissões específicas médias do fabricante que ultrapassa o seu objectivo de emissões específicas no ano civil em causa, arredondado à terceira casa decimal mais próxima e

"Número de automóveis novos de passageiros" indica o número de automóveis novos de passageiros de que é fabricante e que foram matriculados *nesse* ano.

3. O prémio sobre as emissões excedentárias *será*:

##### *Alteração*

2. O prémio sobre as emissões excedentárias ao abrigo do n.º 1 será calculado com base na seguinte fórmula:

Emissões excedentárias x número de automóveis novos de passageiros ***cuja média não corresponde ao objectivo de emissões específicas do fabricante*** x prémio sobre as emissões excedentárias estabelecido no n.º 3.

Na qual:

"Emissões excedentárias" indica o número positivo de gramas por quilómetro das emissões específicas médias do fabricante que ultrapassa o seu objectivo de emissões específicas no ano civil em causa, arredondado à terceira casa decimal mais próxima e

"Número de automóveis novos de passageiros" ***cuja média não corresponde ao objectivo de emissões específicas do fabricante*** indica o número de automóveis novos de passageiros de que é fabricante e que foram matriculados ***no ano em que as emissões específicas de CO<sub>2</sub> ultrapassam o seu objectivo de emissões específicas e não podem ser compensadas por outros veículos matriculados do fabricante cujas emissões de CO<sub>2</sub> são inferiores ao seu objectivo de emissões específicas.***

3. O prémio sobre as emissões excedentárias no ano civil de 2012 e em anos civis subsequentes ***deve ser coerente com outros instrumentos de redução das emissões de CO<sub>2</sub>, como por exemplo o***

*regime comunitário de comércio de emissões, e não pode exceder 40 euros.*

*(l) em relação às emissões excedentárias no ano civil de 2012, de 20 euros;*

*(m) em relação às emissões excedentárias no ano civil de 2013, de 35 euros;*

*(n) em relação às emissões excedentárias no ano civil de 2014, de 60 euros e*

*(o) em relação às emissões excedentárias no ano civil de 2015 e em anos civis subsequentes, de 95 euros.*

4. A Comissão estabelecerá métodos de cobrança dos prémios sobre as emissões excedentárias ao abrigo do n.º 1.

As medidas destinadas a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, a fim de o complementar, serão aprovadas de acordo com o procedimento de regulamentação com controlo referido no n.º 3 do artigo 12.º.

5. Os montantes do prémio sobre as emissões excedentárias *serão considerados receitas do orçamento da União Europeia.*

4. A Comissão estabelecerá métodos de cobrança dos prémios sobre as emissões excedentárias ao abrigo do n.º 1.

As medidas destinadas a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, a fim de o complementar, serão aprovadas de acordo com o procedimento de regulamentação com controlo referido no n.º 3 do artigo 12.º.

5. Os montantes do prémio sobre as emissões excedentárias *devem ser utilizados para promover modos de transporte sustentáveis que não produzam emissões de CO<sub>2</sub>, em particular as redes de transporte, a investigação sobre tecnologias que visem uma melhor eficiência dos combustíveis e a utilização de energias renováveis no sector dos transportes, bem como o incentivo à renovação do parque automóvel.*

## **Alteração 41**

### **Proposta de regulamento Artigo 7 – n.º 4 – parágrafo 1**

#### *Texto da Comissão*

4. A Comissão estabelecerá métodos de cobrança dos prémios sobre as emissões excedentárias ao abrigo *do n.º 1.*

#### *Alteração*

4. A Comissão estabelecerá métodos de cobrança dos prémios sobre as emissões excedentárias ao abrigo *dos n.ºs 1, 2 e 3.*

### *Justificação*

*A Comunidade tem o direito de estabelecer sanções em actos legislativos. Tal exige, porém, o assentimento dos Estados-Membros.*

#### **Alteração 42**

##### **Proposta de regulamento**

##### **Artigo 8 – n.º 1 – parte introdutória**

###### *Texto da Comissão*

1. Até **31 de Outubro de 2011** e em cada ano subsequente, a Comissão publicará uma lista indicando, relativamente a cada fabricante:

###### *Alteração*

1. Até **30 de Junho de 2013** e em cada ano subsequente, a Comissão publicará, **nomeadamente no seu sítio Internet**, uma lista indicando, relativamente a cada fabricante:

### *Justificação*

*A publicação de dados relativos aos fabricantes deve ter início em simultâneo com a introdução do regime, a fim de evitar distorções do mercado e uma discriminação dos fabricantes. A publicação dos dados não deve, por esse motivo, ter início antes de 2013.*

#### **Alteração 43**

##### **Proposta de regulamento**

##### **Artigo 8 – n.º 2**

###### *Texto da Comissão*

2. **A partir de 31 de Outubro de 2013**, a lista publicada ao abrigo do n.º 1 indicará também se o fabricante cumpriu ou não os requisitos estabelecidos no artigo 4.º no que diz respeito ao ano civil precedente.

###### *Alteração*

2. A lista publicada ao abrigo do n.º 1 indicará também se o fabricante cumpriu ou não os requisitos estabelecidos no artigo 4.º no que diz respeito ao ano civil precedente.

### *Justificação*

*A data de início da publicação foi já definida na alteração ao n.º 1 do artigo 8.º.*

## Alteração 44

### Proposta de regulamento Artigo 9 – título e n.º 1

#### *Texto da Comissão*

#### ***Derrogação especial*** para fabricantes ***independentes*** de pequenas séries

1. Pode ser apresentado um pedido de derrogação ao objectivo de emissões específicas calculado em conformidade com o Anexo I por um fabricante que:
- (a) Seja responsável por menos de **10 000** automóveis novos de passageiros matriculados na Comunidade por ano civil e
  - (b) Não esteja ligado a outro fabricante.

#### *Alteração*

#### ***Objectivo específico*** para fabricantes ***especializados*** de pequenas séries

1. Pode ser apresentado um pedido de derrogação ao objectivo de emissões específicas calculado em conformidade com o Anexo I por um fabricante que:
- (a) Seja responsável por menos de **0,1 % dos** automóveis novos de passageiros matriculados na Comunidade por ano civil e
  - (b) Não esteja ligado a outro fabricante ***ou***
  - (c) ***Se estiver ligado a outro fabricante, seja ou tenha sido fabricante de modelos específicos nas suas próprias instalações de desenvolvimento e produção na data de entrada em vigor do presente regulamento.***

## Alteração 45

### Proposta de regulamento Artigo 9 – n.ºs 7-A e 7-B (novos)

#### *Texto da Comissão*

1. Pode ser apresentado um pedido de derrogação ao objectivo de emissões específicas calculado em conformidade com o Anexo I por um fabricante que:

#### *Alteração*

***7-A. Um fabricante pode solicitar à Comissão um objectivo alternativo de 25% de redução das suas emissões específicas médias comparativamente com 2006, em vez do objectivo calculado nos termos do Anexo I, desde que:***

- (a) ***Não tenha uma empresa ligada e os seus registos anuais de veículos novos na UE se situem entre o número estipulado no n.º 1 e 1% do mercado total da UE, ou***
- (b) ***Tenha empresas ligadas e os seus registos anuais de veículos novos na***

*União Europeia, juntamente com os das empresas ligadas, se situem entre o número estipulado no n.º 1 e 1% do mercado europeu total.*

*7-B. As empresas ligadas poderão solicitar à Comissão um objectivo alternativo de 25 % de redução das suas emissões específicas médias comparativamente com 2006, em vez do objectivo calculado nos termos do Anexo I, se os seus registos anuais de veículos novos na União Europeia, juntamente com os das empresas ligadas, se situam entre o número estipulado no n.º 1 e 1% do mercado europeu total.*

#### *Justificação*

*O objectivo de maiores reduções das emissões (25 %) oferecerá aos fabricantes de modelos específicos um maior incentivo para realizar mais esforços neste âmbito que aos fabricantes do parque automóvel. Dado que os fabricantes de modelos específicos não estão incluídos geralmente nas excepções do artigo 9, n.º 1, por motivos de equidade devem incluir-se estas disposições na proposta da Comissão.*

#### **Alteração 46**

##### **Proposta de regulamento Artigo 10 – n.º 1**

###### *Texto da Comissão*

1. Em 2010, a Comissão apresentará um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho com a revisão dos progressos realizados na aplicação da abordagem integrada da Comunidade para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos comerciais ligeiros.

###### *Alteração*

1. Em 2010, a Comissão apresentará um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho com a revisão dos progressos realizados na aplicação da abordagem integrada da Comunidade para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos comerciais ligeiros. ***A Comissão apresentará, no mesmo relatório, propostas de um sistema de créditos e certificação para a introdução de eco-inovações.***



## Alteração 47

### Proposta de regulamento Artigo 10 – n.º 3-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***3-A. Sempre que a Comissão propuser um novo acto legislativo que afecte os veículos ligeiros e as respectivas emissões, de que resulte, de forma directa ou indirecta, um aumento das emissões de CO<sub>2</sub>, a Comissão indica claramente este facto nas suas propostas ao Parlamento Europeu e ao Conselho e especifica as eventuais incidências negativas em termos de cumprimento, pelos fabricantes, dos objectivos de emissões específicas de CO<sub>2</sub> estabelecidos no presente regulamento.***

*Justificação*

*A indústria automóvel deveria ser recompensada sempre que propostas legislativas contribuam para aumentar as emissões de CO<sub>2</sub>. Esta medida é coerente com os princípios adoptados no quadro do CARS21: estabilidade, previsibilidade e rentabilidade em termos de realização dos objectivos. Assim sendo, importa indicar claramente se eventuais disposições propostas terão uma incidência negativa a nível da realização do objectivo de redução das emissões de CO<sub>2</sub>.*

## Alteração 48

### Proposta de regulamento Artigo 10 – n.º 3-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***3-B. A Comissão reavaliará a evolução tecnológica tendo em vista introduzir, se for caso disso, limiares de equivalente CO<sub>2</sub> para outras formas de energia utilizadas pelos veículos de passageiros. Estas medidas, destinadas a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, serão aprovadas de acordo com o procedimento de regulamentação***

*com controlo referido no n.º 3 do artigo 12.º.*

#### **Alteração 49**

##### **Proposta de regulamento Artigo 10 – n.º 3-C (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***3-C. A fim de melhor reflectir o comportamento real das emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos e o potencial que as medidas adicionais e as eco-inovações representam, a Comissão avalia regularmente os ciclos de ensaios utilizados para medir as emissões de CO<sub>2</sub> previstos no Regulamento (CE) n.º 715/2007 e adapta-os em conformidade.***

#### **Alteração 50**

##### **Proposta de regulamento Artigo 10 – n.º 3-D (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***3-D. Até 2014, a Comissão publicará, na sequência de uma avaliação de impacto, um relatório sobre a disponibilidade de dados sobre a superfície de apoio das rodas enquanto parâmetro de utilidade para determinar os objectivos de emissões específicas e, se for caso disso, alterará o Anexo I de acordo com o procedimento de regulamentação com controlo referido no n.º 3 do artigo 12.º.***

## Alteração 51

### Proposta de regulamento Artigo 11

*Texto da Comissão*

#### *Informação ao consumidor*

*A partir de 1 de Janeiro de 2010, os fabricantes assegurarão que os rótulos, cartazes ou material e literatura promocionais do tipo referido nos artigos 3.º, 5.º e 6.º da Directiva 1999/94/CE indiquem em que medida as emissões específicas de CO<sub>2</sub> dos automóveis de passageiros em venda diferem do objectivo de emissões específicas estabelecido para esse automóvel de passageiros ao abrigo do Anexo I.*

*Alteração*

#### *Medidas de execução*

*As medidas necessárias à execução do n.º 1, alínea f-A), do artigo 3.º que se destinem a alterar elementos não essenciais do presente regulamento serão aprovadas de acordo com o procedimento de regulamentação com controlo referido no n.º 3 do artigo 12.º.*

#### *Justificação*

*A aprovação de medidas ecológicas inovadoras ao nível da União Europeia através da comitologia garante uma abordagem harmonizada. A comitologia é um procedimento que existe no quadro do direito comunitário e que a Comissão utiliza regularmente para chegar a decisões comuns que visam alterar legislação existente ou instituir nova legislação, em conformidade com as competências da Comissão no domínio da construção de automóveis.*

## Alteração 52

### Proposta de regulamento Anexo I – ponto 1

*Texto da Comissão*

1. Relativamente a cada automóvel novo de passageiros, as emissões específicas de CO<sub>2</sub> permitidas, medidas em gramas por quilómetro, serão determinadas com base na seguinte fórmula:

Emissões específicas de CO<sub>2</sub> permitidas =  
 $130 + a \times (M - M_0)$

Na qual:

M = massa do veículo em quilogramas (kg)

*Alteração*

1. Relativamente a cada automóvel novo de passageiros, as emissões específicas de CO<sub>2</sub> permitidas, medidas em gramas por quilómetro, serão determinadas com base na seguinte fórmula:

Emissões específicas de CO<sub>2</sub> permitidas =  
 $130 + a \times (M - M_0)$

Na qual:

M = massa do veículo em quilogramas (kg)

$$M_0 = 1289,0 \times f$$

$$f = (1 + AMI)^6$$

*Aumento autónomo da massa*

*(Autonomous mass increase - AMI) = 0 %*

$$a = 0,0457$$

$$M_0 = 1289,0$$

$$a = 0,0457$$

### Alteração 53

#### Proposta de regulamento Anexo I – ponto 2-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***2-A. Os fabricantes garantem que, no ano com início em 1 de Janeiro de 2020 e em cada ano subsequente, pelo menos 8% de todos os automóveis de passageiros que produzirem serão veículos não poluentes. Para atingir este objectivo, os fabricantes podem recorrer às disposições relativas a agrupamentos a que se refere o n.º 1-A do artigo 5.º.***

### Alteração 54

#### Proposta de regulamento Anexo II – parte A – ponto 1 – parte introdutória

*Texto da Comissão*

*Alteração*

1. No **ano** com início em 1 de Janeiro de **2010** e em cada **ano** subsequente, os Estados-Membros registarão, relativamente a cada automóvel novo de passageiros matriculado no seu território, os seguintes dados:

1. No **mês** com início em 1 de Janeiro de **2012** e em cada **mês** subsequente, os Estados-Membros registarão, relativamente a cada automóvel novo de passageiros matriculado no seu território, os seguintes dados:

*Justificação*

*A vigilância e comunicação das emissões médias deveriam ter início concomitantemente com a introdução da regulamentação, de forma a evitar distorções de mercado e formas de discriminação de fabricantes. Por esta razão, as medidas em causa não deveriam ter início antes de 2012. Para os fabricantes é imprescindível, por razões de segurança de*

*planeamento, disporem de informações mensais sobre dados relativos a novos veículos automóveis de passageiros e ao controlo do CO<sub>2</sub>.*

## **Alteração 55**

### **Proposta de regulamento**

#### **Anexo II – parte A – ponto 3 – parte introdutória**

##### *Texto da Comissão*

3. No **ano** com início em 1 de Janeiro de **2010** e em cada **ano** subsequente, os Estados-Membros determinarão, de acordo com os métodos descritos na Parte B, os seguintes dados por fabricante:

##### *Alteração*

3. No **mês** com início em 1 de Janeiro de **2012** e em cada **mês** subsequente, os Estados-Membros determinarão, de acordo com os métodos descritos na Parte B, os seguintes dados por fabricante:

## PROCESSO

<b>Título</b>	Normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros		
<b>Referências</b>	COM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD)		
<b>Comissão competente quanto ao fundo</b>	ENVI		
<b>Parecer emitido por</b> Data de comunicação em sessão	ITRE 17.1.2008		
<b>Comissões associadas - data de comunicação em sessão</b>	10.4.2008		
<b>Relator de parecer</b> Data de designação	Werner Langen 4.3.2008		
<b>Exame em comissão</b>	8.4.2008	27.5.2008	16.7.2008
<b>Data de aprovação</b>	1.9.2008		
<b>Resultado da votação final</b>	+: 31	–: 19	0: 2
<b>Deputados presentes no momento da votação final</b>	Jan Březina, Jerzy Buzek, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Dragoș Florin David, Pilar del Castillo Vera, Den Dover, Lena Ek, Adam Gierek, Umberto Guidoni, David Hammerstein, Rebecca Harms, Erna Hennicot-Schoepges, Mary Honeyball, Ján Hudacký, Werner Langen, Anne Laperrouze, Eluned Morgan, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Aldo Patriciello, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Anni Podimata, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Amalia Sartori, Andres Tarand, Britta Thomsen, Patrizia Toia, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis, Adina-Ioana Vălean, Dominique Vlasto		
<b>Suplente(s) presente(s) no momento da votação final</b>	Alexander Alvaro, Pilar Ayuso, Dorette Corbey, Christian Ehler, Göran Färm, Robert Goebbels, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Gunnar Hökmark, Marie-Noëlle Lienemann, Pierre Pribetich, Vittorio Prodi, Esko Seppänen, Silvia-Adriana Țicău		
<b>Suplente(s) (nº 2 do art. 178º) presente(s) no momento da votação final</b>	Alessandro Foglietta, Umberto Pirilli		

## PROCESSO

<b>Título</b>	Normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros			
<b>Referências</b>	COM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD)			
<b>Data de apresentação ao PE</b>	19.12.2007			
<b>Comissão competente quanto ao fundo</b> Data de comunicação em sessão	ENVI 17.1.2008			
<b>Comissões encarregadas de emitir parecer</b> Data de comunicação em sessão	ITRE 17.1.2008	IMCO 17.1.2008	TRAN 17.1.2008	
<b>Comissões que não emitiram parecer</b> Data da decisão	IMCO 25.3.2008	TRAN 22.1.2008		
<b>Comissões associadas</b> Data de comunicação em sessão	ITRE 10.4.2008			
<b>Relator(es)</b> Data de designação	Guido Sacconi 26.2.2008			
<b>Contestação da base jurídica</b> Data do parecer JURI	JURI 9.9.2008			
<b>Exame em comissão</b>	8.4.2008	28.5.2008	16.7.2008	9.9.2008
<b>Data de aprovação</b>	25.9.2008			
<b>Resultado da votação final</b>	+: -: 0:	46 19 0		
<b>Deputados presentes no momento da votação final</b>	Adamos Adamou, Georgs Andrejevs, Margrete Auken, Pilar Ayuso, Johannes Blokland, Frieda Brepoels, Hiltrud Breyer, Martin Callanan, Dorette Corbey, Magor Imre Csibi, Chris Davies, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Anne Ferreira, Karl-Heinz Florenz, Alessandro Foglietta, Elisabetta Gardini, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Marie Anne Isler Béguin, Caroline Jackson, Dan Jørgensen, Christa Klafß, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Peter Liese, Linda McAvan, Roberto Musacchio, Riitta Myller, Péter Olajos, Miroslav Ouzký, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Guido Sacconi, Daciana Octavia Sârbu, Amalia Sartori, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Bogusław Sonik, María Sornosa Martínez, Antonios Trakatellis, Evangelia Tzampazi, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Åsa Westlund, Anders Wijkman, Glenis Willmott			
<b>Suplente(s) presente(s) no momento da votação final</b>	Inés Ayala Sender, Sergio Berlato, Niels Busk, Hanne Dahl, Lena Ek, Christofer Fjellner, Ambroise Guellec, Rebecca Harms, Jutta Haug, Johannes Lebech, Kartika Tamara Liotard			
<b>Suplente(s) (nº 2 do art. 178º) presente(s) no momento da votação final</b>	Georg Jarzembowski, Werner Langen, Pierre Pribetich, Seán Ó Neachtain			
<b>Data de entrega</b>	28.10.2008			