



PARLAMENTO EUROPEU

2009 - 2014

Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia

2012/0191(COD)

20.3.2013

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 altera o Regulamento (UE) n.º 510/2011 a fim de definir as formas de consecução do objetivo de 2020 em matéria de redução das emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros novos
(COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD))

Relator de parecer: Markus Pieper

PA_Legam

JUSTIFICAÇÃO SUCINTA

Em 2011, o Parlamento Europeu e o Conselho aprovaram legislação [Regulamento (UE) n.º 510/2011] que fixa como objetivo, para o período após 2020, atingir emissões de 147 g de CO₂/km para os veículos comerciais ligeiros novos (categoria N1) matriculados na União pela primeira vez e que não tenham sido matriculados fora da União, a não ser por um período de tempo limitado.

O Regulamento prevê, igualmente:

Um período de adoção progressiva dos objetivos, com um objetivo específico de emissões de 175 g de CO₂/km entre 2014 e 2017: os fabricantes terão de cumprir esse objetivo para 70% da sua frota em 2014, 75% em 2015, 80% em 2016 e, a partir de 2017, 100%;

Supercréditos para cada veículo comercial ligeiro novo com emissões inferiores a 50 g de CO₂/km;

Sanções («taxa sobre emissões excedentárias») para fabricantes que não cumprem os objetivos de emissões de CO₂;

Derrogações para pequenos fabricantes com uma produção inferior a 22 000 veículos comerciais ligeiros novos matriculados na União por ano;

Contributo no âmbito daecoinovação para os fabricantes que utilizam novas tecnologias com vista à redução de objetivos de emissões de CO₂.

As emissões específicas indicativas de CO₂ para cada veículo comercial ligeiro novo são medidas com base na massa do veículo, medida em gramas por quilómetro.

Os objetivos obrigatórios para 2020, previstos na legislação existente, exigem uma aplicação. De acordo com a análise técnica efetuada para a avaliação de impacto, é possível obter as tecnologias necessárias para cumprir o objetivo de 147 g de CO₂/km até 2020.

A presente proposta legislativa da Comissão, que altera o Regulamento (UE) n.º 510/2011, estabelece as formas de consecução dos objetivos fixados. Os objetivos propostos podem ser resumidos do seguinte modo:

- Confirmação da viabilidade do objetivo de CO₂ para 2020 em relação aos comerciais ligeiros;
- O objetivo continuaria a ser fixado com base na massa do veículo e na sua curva de valores-limite relativa;
- Ecoinovação e taxa sobre emissões excedentárias continuariam a ser aplicáveis;
- Os pequenos fabricantes com uma produção inferior a 500 comerciais ligeiros por ano ficariam isentos da obrigação de cumprir o objetivo;

- O regulamento seria revisto até ao final de 2014, com vista ao estabelecimento de novos objetivos de emissões reduzidas de CO₂ para além de 2020.

O relator congratula-se com a proposta da Comissão, que confirmou a viabilidade dos objetivos de 2020, e sugere que não sejam apresentadas alterações ao objetivo de 147 g de CO₂/km, que já representa uma meta ambiciosa numa altura de reestruturação do setor.

Por conseguinte, o relator manifesta o seu respeito pelo compromisso alcançado há menos de dois anos e recorda que, em comparação com a média de 203 g de CO₂/km de 2007, o objetivo de 147 g de CO₂/km representa uma redução de 28% e grandes investimentos em novas tecnologias por parte dos fabricantes.

Não obstante, esses investimentos terão impacto no preço dos veículos (aumento até 10% dos preços) e nas pequenas e médias empresas (PME) que utilizam veículos comerciais ligeiros como uma importante ferramenta de trabalho. No atual contexto económico, as PME ponderarão cuidadosamente até que ponto será vantajoso o investimento de substituir os seus veículos antigos por veículos novos.

Apesar de acreditar ser útil a elaboração de uma panorâmica geral para o período após 2020, o relator considera que a fixação desses objetivos no quadro da revisão do regulamento em 2014 deve ser adiada para 2018, já que os novos procedimentos de ensaio ainda não se encontram bem definidos. Além disso, tudo indica que tal não acontecerá antes da disponibilização do novo ciclo de ensaios WLTP (*World Light Duty Test Procedure*) e dos respetivos procedimentos de ensaio. Ainda assim, deverá sobrar tempo suficiente para a elaboração de um plano de segurança da indústria.

No que diz respeito aos supercréditos, o relator concorda com a proposta da Comissão de não prolongar as respetivas disposições após 2017. No entanto, o relator considera-as um incentivo importante - especialmente no que se refere aos engenheiros - para o desenvolvimento e a utilização de tecnologias novas e eficientes, que não devem ser limitadas aos veículos elétricos. O mesmo deve aplicar-se ao conceito de sistemas deecoinovação: estes sistemas devem ser mantidos na proposta e apoiar tecnologias inovadoras e eficientes de forma mais eficaz.

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 1-A (novo)

(1-A) Se os objetivos forem alterados com muita frequência, esta situação dará azo a incertezas na indústria automóvel e afetará a sua competitividade global.

Alteração 2

Proposta de regulamento

Considerando 2

(2) É conveniente esclarecer que, para efeitos da verificação do cumprimento do objetivo de 147 g de CO₂/km, as emissões de CO₂ devem continuar a ser medidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no 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 e respetivas medidas de execução e tecnologias inovadoras.

(2) É conveniente esclarecer que, para efeitos da verificação do cumprimento do objetivo de 147 g de CO₂/km, as emissões de CO₂ devem continuar a ser medidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no 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 e respetivas medidas de execução e tecnologias inovadoras. ***Contudo, os estudos realizados pela Comissão demonstraram que os procedimentos de ensaio utilizados para medir as emissões de CO₂ em conformidade com este regulamento não evitaram que os fabricantes utilizassem ainda mais as flexibilidades, que resultaram em alegadas reduções das emissões de CO₂ que não são atribuídas a melhorias tecnológicas e que não podem ser alcançadas na condução real na estrada. Por conseguinte, o Regulamento (CE) n.º 715/2007 deve ser revisto urgentemente, de modo a assegurar que os procedimentos de ensaio reflitam adequadamente o comportamento dos veículos em matéria de emissões reais de***

Alteração 3

Proposta de regulamento

Considerando 3

Texto da Comissão

De acordo com a análise técnica efetuada para a avaliação de impacto, encontram-se disponíveis as tecnologias para cumprir o objetivo de 147 g de CO₂/km e as reduções necessárias podem ser alcançadas **a um custo inferior ao previsto na anterior análise efetuada antes da adoção do Regulamento (UE) n.º 510/2011. Além disso, a distância entre as atuais emissões específicas médias de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros novos e o objetivo fixado também diminuiu.** Por conseguinte, é confirmada a viabilidade do objetivo de 147 g de CO₂/km a alcançar em 2020.

Alteração

De acordo com a análise técnica efetuada para a avaliação de impacto, encontram-se disponíveis as tecnologias para cumprir o objetivo de 147 g de CO₂/km e as reduções necessárias podem ser alcançadas. Por conseguinte, é confirmada a viabilidade do objetivo de 147 g de CO₂/km a alcançar em 2020. **Contudo, à luz da crise económica e da reestruturação do setor da construção automóvel, é importante que o objetivo possa ser alcançado sem impor encargos adicionais à competitividade da indústria a nível internacional.**

Justificação

O objetivo de 147 g de CO₂/km continua a ser ambicioso.

Alteração 4

Proposta de regulamento

Considerando 6

Texto da Comissão

Para permitir que a indústria automóvel realize investimentos e inovações a longo prazo, é conveniente fornecer indicações sobre a forma como o presente regulamento deve ser alterado para o período após 2020. Tais indicações devem basear-se numa avaliação da taxa de redução necessária em harmonia com os objetivos climáticos a longo prazo da União, bem como das implicações para o desenvolvimento de tecnologias com uma

Alteração

Para permitir que a indústria automóvel realize investimentos e inovações a longo prazo, é conveniente fornecer indicações sobre a forma como o presente regulamento deve ser alterado para o período após 2020. Tais indicações devem basear-se numa avaliação da taxa de redução necessária em harmonia com os objetivos climáticos a longo prazo da União, bem como das implicações para o desenvolvimento de tecnologias com uma

boa relação custo-eficácia para a redução das emissões de CO2 dos veículos. É, por conseguinte, conveniente que estes aspetos sejam revistos, que a Comissão apresente **um relatório e que, se adequado, sejam apresentadas as correspondentes propostas para os objetivos após 2020.**

boa relação custo-eficácia para a redução das emissões de CO2 dos veículos. É, por conseguinte, conveniente que estes aspetos sejam revistos **e que a Comissão apresente uma proposta sobre os objetivos após 2020 até ao termo da vigência do presente regulamento. A fim de garantir a elaboração de um plano de segurança, essa proposta não deverá concretizar-se antes de 2018, já que a aplicação desses objetivos será baseada num novo ciclo de ensaios e nos respetivos procedimentos de ensaio, utilizados, somente após 2020, na medição de emissões de CO2 específicas e na vigilância do objetivo.**

Justificação

Só deve ser possível fixar um objetivo para o período após 2020 depois de realizada uma avaliação dos avanços concretos logrados ao abrigo do presente regulamento.

Alteração 5 Proposta de regulamento

Considerando 10

Texto da Comissão

(10) Em conformidade com o regulamento, a Comissão deve efetuar uma avaliação de impacto a fim de verificar os procedimentos de ensaio para que estes reflitam adequadamente o comportamento dos veículos em matéria de emissões reais de CO2. Esse trabalho está a ser efetuado através do desenvolvimento de um procedimento de ensaio mundial de veículos ligeiros no âmbito da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas, mas ainda não se encontra concluído. Para este fim, o anexo I do Regulamento (CE) n.º 443/2009 estabelece limites de emissões para 2020 medidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e o anexo XII do Regulamento (CE) n.º 692/2008. **Quando os procedimentos de ensaio forem alterados,**

Alteração

(10) Em conformidade com o regulamento, a Comissão deve efetuar uma avaliação de impacto a fim de verificar os procedimentos de ensaio para que estes reflitam adequadamente o comportamento dos veículos em matéria de emissões reais de CO2. Esse trabalho está a ser efetuado através do desenvolvimento de um procedimento de ensaio mundial de veículos ligeiros no âmbito da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas, mas ainda não se encontra concluído. Para este fim, **e dado que o ciclo de ensaios existente não reflete de forma suficiente as verdadeiras emissões de CO2 dos automóveis e veículos comerciais ligeiros na estrada, é fulcral o rápido desenvolvimento de um ciclo de ensaios melhorado. Quando os atuais**

os limites estabelecidos no anexo I devem ser adaptados a fim de assegurar um rigor comparável para os fabricantes e as classes de veículos.

procedimentos de ensaio, definidos no anexo I do Regulamento (CE) n.º 443/2009, que estabelece limites de emissões para 2020 medidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e o anexo XII do Regulamento (CE) n.º 692/2008, forem alterados, os limites estabelecidos no anexo I devem ser adaptados a fim de assegurar um rigor comparável para os fabricantes e as classes de veículos.

Alteração 6 Proposta de regulamento

Considerando 10-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(10-A) É conveniente aferir a necessidade de abandonar os objetivos de emissões de CO₂, substituindo-os pelos objetivos de eficiência dos combustíveis, na medida em que os objetivos de emissões de CO₂ não têm em consideração as emissões nocivas dos motores de combustão interna modernos. Deste modo, insta-se a Comissão a apresentar um relatório sobre esta matéria.

Alteração 7 Proposta de regulamento

Artigo 1 – ponto 2-A (novo)
Regulamento (UE) n.º 510/2011
Artigo 5

Texto da Comissão

Alteração

(2-A) O artigo 5.º passa a ter a seguinte redação:

No cálculo das emissões médias específicas de CO₂, cada veículo comercial ligeiro novo com emissões específicas de CO₂ inferiores a 50 g de CO₂/km deve ser contabilizado como:

- 3,5 veículos comerciais ligeiros em 2014,
- 3,5 veículos comerciais ligeiros em 2015,
- 2,5 veículos comerciais ligeiros em 2016,
- 1,5 veículos comerciais ligeiros em 2017,
- 1 veículo comercial ligeiro a partir de 2018.

Durante o período de duração do regime de supercréditos, o número máximo de veículos comerciais ligeiros novos, com emissões específicas de CO2 inferiores a 50 g de CO2/km, a ter em conta na aplicação de multiplicadores fixados no primeiro parágrafo, não deve ultrapassar 1 % de veículos comerciais ligeiros por fabricante.

Alteração 8

Proposta de regulamento

Artigo 1 – ponto 3-A (novo)
Regulamento (UE) n.º 510/2011
Artigo 12 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

(3-A) No artigo 12.º, n.º 1, é suprimida a última frase.

Justificação

Não podem ser impostos limites às tecnologias inovadoras.

Alteração 9

Proposta de regulamento

Artigo 1 – ponto 3-B (novo)
Regulamento (UE) n.º 510/2011
Artigo 12 – n.º 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(3-B) Ao artigo 12.º é aditado o seguinte número:

«4-A. Até 31 de dezembro de 2013, a Comissão deve apresentar normas de execução revistas relativas ao processo da autorização dasecoinovações, para facilitar a apresentação do pedido de utilização de tecnologias renováveis, devendo, subseqüentemente, publicar um manual sobre a apresentação correta de pedidos.»

Justificação

O Regulamento (UE) n.º 510/2011 refere que, para atingir o objetivo comunitário, serão tidas em conta as reduções de CO2 obtidas através da utilização de tecnologias inovadoras. No entanto, o passado mostrou que, até à data, só foi apresentado um pedido deste tipo. Esta situação pode ser resolvida através da revisão do processo de autorização relativo à simplificação da apresentação do pedido e da publicação de um manual.

Alteração 10

Proposta de regulamento

Artigo 1 – ponto 4 – alínea a)

Regulamento (UE) n.º 510/2011

Artigo 13 – n.º 1

Texto da Comissão

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

Alteração

«Até 31 de janeiro de 2016, a Comissão deve *apresentar uma proposta relativa ao objetivo* de emissões de CO2 dos veículos comerciais ligeiros novos para 2025. *O novo objetivo deve ser compatível com as metas de redução das emissões de GEE a longo prazo para 2050, nomeadamente no setor dos transportes, bem como ter em conta o impacto na competitividade da indústria automóvel. A proposta deve basear-se no novo ciclo de ensaios mundial (WLDTP) com vista a substituir os procedimentos de ensaio estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 715/2007. Se não for obtido um acordo sobre esta norma, a nível internacional, até 31 de julho de 2015, a proposta deverá basear-se no Novo Ciclo de Condução Europeu (NCCE) já existente. A proposta relativa a um novo valor-limite de CO2*

deve incluir igualmente:

- Uma avaliação do ciclo de vida das emissões de CO2 dos veículos comerciais ligeiros novos. Os resultados devem ser tidos em conta na avaliação dos valores limite;

- Dados relativos às emissões geradas pelas condições reais de condução (RDE).»

Alteração 11 **Proposta de regulamento**

Artigo 1 – ponto 4 – alínea a-A) (nova)
Regulamento (UE) n.º 510/2011
Artigo 13 – n.º 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(a-A) É inserido o seguinte número:

«4-A. A Comissão avalia a possibilidade de substituir a abordagem do tubo de escape, em que apenas as emissões associadas com a produção e uso de combustível contam, por uma abordagem de ciclo de vida, em que se incorporam emissões de todas as fases de vida de um veículo, desde a produção do material até ao desmantelamento ou reciclagem no fim de vida.»

Alteração 12

Proposta de regulamento
Artigo 1 – ponto 4 – alínea b) – travessão 2
Regulamento (UE) n.º 510/2011
Artigo 13 – n.º 6 – parágrafo 3

Texto da Comissão

Alteração

«A fim de refletir qualquer mudança no procedimento de ensaio regulamentar de medição das emissões específicas de CO2, a Comissão deve adaptar as fórmulas do anexo I, através de atos delegados, nos

«O procedimento de ensaio regulamentar e o ciclo de ensaios permanecem a base do objetivo fixado no anexo I, n.º 1, alínea c), do Regulamento (UE) n.º 510/2011 e no Regulamento (CE) n.º 715/2007, anexo

termos do artigo 15.º e nas condições previstas nos artigos 16.º e 17.º, assegurando ao mesmo tempo que os requisitos de redução aplicáveis a fabricantes e veículos de utilidade diferente ao abrigo dos antigos e dos novos procedimentos de ensaio tenham um rigor comparável.»

III e XII do Regulamento (CE) n.º 692/2008. O novo procedimento de ensaio e o ciclo de ensaios devem ser devidamente definidos e aplicados até 31 de dezembro de 2018, o mais tardar. Até lá, devem ser disponibilizados dados suficientes em matéria de vigilância. A Comissão considerará, nessa altura, a fixação de novos objetivos para o período após 2020.»

Justificação

A fim de garantir a elaboração de um plano de segurança, o procedimento de ensaio regulamentar deve ser mantido até que o novo plano seja desenvolvido e aplicado, e até que estejam disponíveis dados suficientes. Só depois se deverá utilizar um novo procedimento de ensaio.

Alteração 13

Proposta de regulamento

Artigo 1 – ponto 5

Regulamento (UE) n.º 510/2011

Anexo I – ponto 1-C (novo)

<i>Texto da Comissão</i>	<i>Alteração</i>
«c) A partir de 2020:	«c) A partir de 2020:
Emissões específicas indicativas de CO ₂ = $147 + a \times (M - M_0)$	Emissões específicas indicativas de CO ₂ = $147 + a \times (M - M_0)$
Em que:	Em que:
M = massa do veículo em quilogramas (kg)	M = massa do veículo em quilogramas (kg)
M ₀ = o valor adotado nos termos do artigo 13.º, n.º 2	M ₀ = o valor adotado nos termos do artigo 13.º, n.º 5
a = 0,096.»	a = 0,096.»

Justificação

Erro de digitação da Comissão.

PROCESSO

Título	Formas de consecução do objetivo de 2020 em matéria de redução das emissões de CO2 dos veículos comerciais ligeiros novos	
Referências	COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD)	
Comissão competente quanto ao fundo Data de comunicação em sessão	ENVI 11.9.2012	
Parecer emitido por Data de comunicação em sessão	ITRE 11.9.2012	
Comissões associadas - data de comunicação em sessão	17.1.2013	
Relator(a) de parecer Data de designação	Markus Pieper 25.10.2012	
Exame em comissão	23.1.2013	20.2.2013
Data de aprovação	19.3.2013	
Resultado da votação final	+: 36	–: 12
	0: 1	
Deputados presentes no momento da votação final	Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Jürgen Creutzmann, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Adam Gierek, Robert Goebbels, Fiona Hall, Jacky Hélin, Kent Johansson, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Salvador Sedó i Alabart, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Ioannis A. Tsoukalas, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Adina-Ioana Vălean, Kathleen Van Brempt	
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	António Fernando Correia de Campos, Ioan Enciu, Françoise Grossetête, Jolanta Emilia Hibner, Yannick Jadot, Seán Kelly, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Werner Langen, Vladko Todorov Panayotov, Markus Pieper, Vladimír Remek	
Suplente(s) (n.º 2 do art. 187.º) presente(s) no momento da votação final	Oldřich Vlasák	