



PARLAMENTO EUROPEU

2009 - 2014

---

*Comissão dos Transportes e do Turismo*

---

**2012/0191(COD)**

28.3.2013

## **PARECER**

da Comissão dos Transportes e do Turismo

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 CO<sub>2</sub> dos veículos comerciais ligeiros novos  
(COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD))

Relatora: Eider Gardiazábal Rubial

PA\_Legam

## JUSTIFICAÇÃO SUCINTA

Os automóveis de passageiros e os comerciais ligeiros são responsáveis por mais de metade das emissões de gases com efeito de estufa do setor do transporte na Europa. Enquanto as emissões de gases com efeito de estufa diminuem, de forma geral, nos outros setores, as emissões dos transportes aumentaram 23 % desde 1990.

O objetivo de 147 g de CO<sub>2</sub>/km para os comerciais ligeiros em 2020 implica reduções de 17 % do consumo anual de combustível, em comparação com o objetivo de 175 g de 2017. Espera-se que o objetivo estimule a investigação e a inovação no setor automóvel, promova o crescimento e os empregos verdes e melhore a competitividade internacional da indústria da UE, reduzindo simultaneamente a dependência da UE das importações de petróleo.

De acordo com a análise técnica efetuada no âmbito da avaliação de impacto, as tecnologias para cumprir o objetivo de 147 g de CO<sub>2</sub>/km estão disponíveis 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 diferença entre as atuais emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> dos veículos comerciais ligeiros novos e o objetivo fixado também diminuiu.

Tendo em conta o amplo apoio de que beneficiam os objetivos da presente proposta legislativa, o relator propõe um número limitado de alterações, com o objetivo geral de reforçar os objetivos da proposta:

### **i) Objetivo pós-2020**

Uma debilidade da proposta da Comissão é a ausência de uma visão pós-2020. Embora talvez não seja possível prever o rumo exato do progresso tecnológico até 2025, a definição de um objetivo para 2025 pode trazer segurança em matéria de planeamento e de investimento à indústria automóvel, estimular o mercado do veículos hipocarbónicos, salvaguardar a liderança mundial da UE no fabrico de veículos eficientes mais limpos e enviar um sinal político claro sobre a necessidade de reduções contínuas das emissões. O Parlamento Europeu tem uma oportunidade para orientar o debate sobre o período pós-2020.

O relator propõe um objetivo entre 100 e 115 g de CO<sub>2</sub>/km para 2025. A Comissão deve propor um objetivo bem definido na proposta legislativa que será apresentada no final de 2014, à luz da aceitação esperada do mercado de tecnologias de baixas emissões. É de salientar que, nos EUA, já foi fixado um objetivo para 2025.

### **ii) Discrepância entre emissões para homologação e emissões reais (ciclo de ensaios)**

Uma área de preocupação importante é a discrepância crescente entre emissões indicadas para homologação e emissões reais dos comerciais ligeiros. É evidente, com base no exame da literatura e nas informações das autoridades de homologação e dos laboratórios de testes, que as flexibilidades são cada vez mais utilizadas para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub>/km dos veículos novos. Calcula-se que, no caso dos comerciais ligeiros, o recurso a flexibilidades durante a última década tenha levado a uma redução de cerca de 7 % das emissões de CO<sub>2</sub>

indicadas para homologação registadas (intervalo entre 3,5 e 10,5 %), o que representa pelo menos um terço das reduções projetadas conseguidas durante o período entre 2002 e 2010 (12,5 g/km de uma redução de 35,5 g/km).<sup>1</sup>

O possível impacto da acrescida utilização das flexibilidades não é relevante do ponto de vista regulamentar. As reduções no teste de homologação que não resultem de aperfeiçoamentos tecnológicos dos veículos não originam reduções do consumo de combustível em condições de condução reais. Isto significa que os veículos não oferecem as prometidas reduções nos custos de combustível aos utilizadores finais, o que leva a que estes disponham de informações erróneas. A desilusão dos consumidores perante os valores reais do consumo de combustível pode, em última instância, levar a um apoio reduzido à política europeia de redução do CO<sub>2</sub>. De igual modo, os níveis variáveis de utilização das flexibilidades por parte de diferentes fabricantes podem levar a uma concorrência desleal.

O relator salienta a necessidade de alterar o Regulamento (CE) n.º 715/2007<sup>2</sup>, a fim de garantir que os procedimentos de ensaio reflitam adequadamente as emissões em condições reais de condução em estrada. É proposta uma série de alterações para abordar esta questão.

## ALTERAÇÕES

A Comissão dos Transportes e do Turismo 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 – ato modificativo Considerando 2

##### *Texto da Comissão*

(2) É conveniente esclarecer que, para efeitos da verificação do cumprimento do objetivo de 147 g de CO<sub>2</sub>/km, as emissões de CO<sub>2</sub> 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

##### *Alteração*

(2) É conveniente esclarecer que, para efeitos da verificação do cumprimento do objetivo de 147 g de CO<sub>2</sub>/km, as emissões de CO<sub>2</sub> 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

<sup>1</sup> Ver os estudos realizados para a Comissão:

[http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/report\\_2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/report_2012_en.pdf)

[http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/note\\_2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/note_2012_en.pdf)

<sup>2</sup> 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.

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.

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. *No entanto, estudos realizados pela Comissão demonstraram que os procedimentos de ensaio utilizados para medir as emissões de CO<sub>2</sub> ao abrigo desse Regulamento não evitaram uma utilização acrescida das flexibilidades por parte dos fabricantes, o que resultou em supostas reduções de emissões de CO<sub>2</sub> que não se devem a melhorias tecnológicas e que não podem ser obtidas em condições reais. Por conseguinte, o Regulamento (CE) n.º 715/2007 deve ser revisto com urgência, o mais tardar até ao final de 2014, a fim de garantir que os procedimentos de ensaio refletem adequadamente as emissões de CO<sub>2</sub> geradas em condições reais de condução em estrada.*

## Alteração 2

### Proposta de regulamento – ato modificativo Considerando 2-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(2-A) Além dos esforços consideráveis que, reconhecidamente, a maior parte dos setores industriais na União Europeia envidou no sentido de reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> e aumentar a eficiência, é igualmente necessário que os fabricantes de veículos comerciais ligeiros sejam mais eficientes para alcançarem os ambiciosos objetivos climáticos europeus.*

### Alteração 3

#### Proposta de regulamento – ato modificativo Considerando 2-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(2-B) É perfeitamente viável definir objetivos mais ambiciosos em termos de redução das emissões de CO<sub>2</sub>, sendo, todavia, necessário orientar os fabricantes para investirem em tecnologias ambientais e economizadoras de combustível sem terem de aceitar desvantagens concorrenciais.***

### Alteração 4

#### Proposta de regulamento – ato modificativo Considerando 4

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(4) Reconhecendo os impactos desproporcionados para os pequenos fabricantes em resultado do cumprimento dos objetivos de emissões específicas definidos com base na utilidade do veículo, do elevado ónus administrativo do procedimento de derrogação e do benefício apenas marginal em termos de redução de CO<sub>2</sub> dos veículos vendidos por esses fabricantes, os produtores responsáveis pela produção anual de menos de **500** veículos comerciais ligeiros novos são excluídos do âmbito de aplicação do objetivo de emissões específicas e da taxa sobre emissões excedentárias.

(4) Reconhecendo os impactos desproporcionados para os pequenos fabricantes em resultado do cumprimento dos objetivos de emissões específicas definidos com base na utilidade do veículo, do elevado ónus administrativo do procedimento de derrogação e do benefício apenas marginal em termos de redução de CO<sub>2</sub> dos veículos vendidos por esses fabricantes, os produtores responsáveis pela produção anual de menos de **1000** veículos comerciais ligeiros novos são excluídos do âmbito de aplicação do objetivo de emissões específicas e da taxa sobre emissões excedentárias.

## **Alteração 5**

**Proposta de regulamento – ato modificativo**  
**Considerando 4-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(4-A) O aumento dos custos dos combustíveis está a tornar-se um grande problema para as empresas europeias, dado que a União Europeia importa a maior parte do petróleo utilizado no setor dos transportes. Uma redução do consumo de combustíveis seria benéfica quer para as empresas quer para a União, uma vez que atenuaria a dependência do petróleo.*

## **Alteração 6**

**Proposta de regulamento – ato modificativo**  
**Considerando 6-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(6-A) Para acelerar a aceitação por parte do mercado dos veículos hipocarbónicos, é necessário desenvolver, em toda a União, uma infraestrutura adequada para o fornecimento de combustíveis alternativos e de energia elétrica aos veículos, incluindo uma densa rede de pontos de recarga em todos os locais apropriados, como por exemplo habitações, locais de trabalho, áreas comerciais e estradas principais.*

## Alteração 7

### Proposta de regulamento Considerando 9

#### *Texto da Comissão*

(9) A Comissão *avaliou* a disponibilidade de dados sobre *a superfície de apoio das rodas* e a sua utilização como parâmetro de utilidade no anexo I. *Tais dados estão disponíveis e a sua utilização potencial foi considerada na avaliação de impacto, com base na qual se concluiu que o parâmetro de utilidade utilizado na fórmula para 2020 deve ser a massa.*

#### *Alteração*

(9) A Comissão *deve continuar a avaliar a* disponibilidade de dados sobre *outros parâmetros de utilidade que não a massa* e a sua utilização como parâmetro de utilidade no anexo I.

#### *Justificação*

*A utilização de outros parâmetros de utilidade que não a massa seria contrária à tendência para um aumento constante do peso de veículos e promoveria a construção de veículos leves, para a qual não existem, atualmente, quaisquer incentivos.*

## Alteração 8

### Proposta de regulamento – ato modificativo 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 CO<sub>2</sub>. 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

#### *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 CO<sub>2</sub>. Esse trabalho está a ser efetuado através do desenvolvimento de um procedimento de ensaio mundial de veículos ligeiros (*ciclo de ensaios WLTP*) no âmbito da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas, *que deverá ser integrado, o mais cedo possível após a sua conclusão, na legislação da União. A Comissão deve examinar a necessidade de*

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

***completar o WLTP com disposições adicionais aquando da integração deste no direito da União, de molde a garantir que os procedimentos de ensaio reflitam adequadamente as emissões geradas em condições reais de condução na estrada.*** Para este fim, o anexo I do Regulamento (CE) n.º 443/2009 estabelece limites de emissões para 2020 medidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e o anexo XII do Regulamento (CE) n.º 692/2008. Quando os procedimentos de ensaio forem alterados, os limites estabelecidos no anexo I devem ser adaptados a fim de assegurar um rigor comparável para os fabricantes e as classes de veículos.

## **Alteração 9**

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

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(10-A) As emissões de gases com efeito de estufa relacionadas com o fornecimento de energia e o fabrico e a eliminação de veículos são componentes importantes da atual pegada global de emissões de carbono dos transportes rodoviários. Devem, por isso, ser tomadas medidas políticas destinadas a orientar os fabricantes para soluções ideais, tendo em conta, em particular, as emissões de gases com efeito de estufa associadas à produção de energia fornecida aos veículos, e garantindo que essas emissões não reduzam os benefícios relacionados com a utilização operacional otimizada de energia dos veículos visados pelo presente regulamento. Para o efeito, convém que a Comissão tenha em consideração, na futura revisão do presente Regulamento para o período posterior a 2020, uma abordagem regulamentar que tenha em***

*conta as emissões de gases com efeito de estufa associadas ao fornecimento de energia e ao ciclo de vida do veículo.*

## **Alteração 10**

### **Proposta de regulamento – ato modificativo**

#### **Artigo 1 – ponto 1-A (novo)**

Regulamento (UE) n.º 510/2011

Artigo 1.º – n.º 2-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(1-A) Ao artigo 1.º, é aditado o n.º 2-A com a seguinte redação:*

*“A partir de 2025, o presente regulamento fixa como objetivo um valor indicativo situado entre 100 g CO<sub>2</sub>/km e 115 g CO<sub>2</sub>/km para as emissões médias dos veículos comerciais ligeiros novos, como especificado no artigo 13.º, n.º 1.”*

## **Alteração 11**

### **Proposta de regulamento – ato modificativo**

#### **Artigo 1 – ponto 2**

Regulamento (UE) n.º 510/2011

Artigo 2.º – n.º 4

*Texto da Comissão*

*Alteração*

O artigo 4.º, o artigo 8.º, n.º 4, alíneas b) e c), o artigo 9.º e o artigo 10.º, n.º 1, alíneas a) e c), não se aplicam aos fabricantes que sejam responsáveis, juntamente com todas as suas empresas ligadas, por menos de **500** veículos comerciais ligeiros novos matriculados na UE no ano civil precedente.»

O artigo 4.º, o artigo 8.º, n.º 4, alíneas b) e c), o artigo 9.º e o artigo 10.º, n.º 1, alíneas a) e c), não se aplicam aos fabricantes que sejam responsáveis, juntamente com todas as suas empresas ligadas, por menos de **1000** veículos comerciais ligeiros novos matriculados na UE no ano civil precedente.»

## **Alteração 12**

### **Proposta de regulamento – ato modificativo**

#### **Artigo 1 – ponto 2-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

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

***“Artigo 5.º***

***Supercréditos***

***«No cálculo das emissões médias específicas de CO<sub>2</sub>, cada veículo comercial ligeiro novo com emissões específicas de CO<sub>2</sub> inferiores a 50 g de CO<sub>2</sub>/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.***

*Justificação*

*A fim de reduzir o custo de utilização dos veículos para os cidadãos e dar resposta aos objetivos ambientais fixados pela presente proposta, o supercrédito deve ser uma motivação efetiva ao desenvolvimento de todos os tipos de veículos não poluentes (elétricos, híbridos, etc.). A supressão do limite proposto motivará os fabricantes a colocar no mercado um número máximo de veículos não poluentes e também dará resposta ao jogo dos preços dos combustíveis para as empresas.*

**Alteração 13**

**Proposta de regulamento – ato modificativo**

**Artigo 1 – ponto 2-B (novo)**

Regulamento (UE) n.º 510/2011

Artigo 8.º - n.º 4-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(2-B) Ao artigo 8.º é aditado o n.º 4-A com a seguinte redação:*

*“4-A) Quando, na sequência da verificação de conformidade da produção, um Estado-Membro determine, nos termos do artigo 12.º, n.º 3, da Diretiva 2007/46/CE, que as emissões de CO2 de um veículo de produção se afastam significativamente do tipo homologado, essa diferença deve ser comunicada à Comissão, juntamente com os dados pormenorizados especificados no Anexo II do presente regulamento.*

*As emissões de CO2 específicas para o tipo de veículo para o qual foi apurada a diferença devem ser ajustadas em conformidade no cálculo das emissões específicas médias de CO2, no ano civil seguinte.»*

#### **Alteração 14**

**Proposta de regulamento – ato modificativo**

**Artigo 1 – ponto 2-C (novo)**

Regulamento (UE) n.º 510/2011

Artigo 8.º n.º 4-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(2-C) Ao artigo 8.º é aditado o n.º 4-B com a seguinte redação:*

*“(4-B) A Comissão deve monitorizar os valores reais de emissões de CO2 comunicados, por tipo de veículo e fabricante, com base nas melhores fontes de informação disponíveis, e publicar, nos seus relatórios anuais de acompanhamento, uma comparação com os valores de homologação.*

## Justificação

Várias fontes fornecem informações sobre dados reais de consumo de combustível. Estas incluem dados adquiridos e comunicados por indivíduos sobre o respetivo consumo de combustível, monitorização do consumo de combustível de veículos em regime de locação, testes levados a cabo por organizações de consumidores e do setor automóvel. As informações destas e de outras fontes podem ser agrupadas para ilustrar o modo como a divergência entre o consumo de combustível real e homologado evolui e para permitir a comparação entre o desempenho dos veículos de diferentes fabricantes.

### Alteração 15

#### Proposta de regulamento – ato modificativo

##### Artigo 1 – ponto 4 – alínea a)

Regulamento (CE) n.º 510/2011

Artigo 13.º - 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 CO<sub>2</sub> dos veículos comerciais ligeiros novos para o período após 2020.

#### *Alteração*

Até 31 de dezembro de **2015**, 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 CO<sub>2</sub> dos veículos comerciais ligeiros novos para o período após 2020 **com base no novo procedimento de ensaio mundial de veículos ligeiros (WLTP), visando atingir, até 2025, como objetivo um valor indicativo situado entre 100 g de CO<sub>2</sub>/km e 115 g de CO<sub>2</sub>/km, a não ser que seja devidamente justificado um objetivo mais baixo à luz da utilização de tecnologias de baixa emissão e a sua aceitação no mercado.**

**Com base nesta revisão, que incluirá uma avaliação global do impacto na indústria automóvel e nas indústrias que desta dependem, a Comissão apresenta, se for caso disso, uma proposta de alteração do presente regulamento, de uma forma tão eficaz em termos de custos e neutra quanto possível do ponto de vista de concorrência, e que garanta a consecução dos objetivos a longo prazo da União na**

*luta contra as alterações climáticas.*

## **Alteração 16**

**Proposta de regulamento – ato modificativo**

**Artigo 1 – ponto 4 – alínea b-A) (nova)**

Regulamento (CE) n.º 510/2011

Artigo 13.º – n.º 6 – parágrafo 1-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***Ao artigo 13.º, n.º 6, é aditado o parágrafo 1-A com a seguinte redação:***

***«Tendo em vista garantir que as emissões reais são refletidas adequadamente e que os valores de CO2 medidos são rigorosamente comparáveis, a Comissão deve, em conformidade com o artigo 14.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 715/2007, garantir que os elementos do procedimento de ensaio que têm uma influência significativa nas emissões de CO2 medidas sejam rigorosamente definidos, a fim de prevenir a utilização das flexibilidades do ciclo de ensaios pelos fabricantes».***

## **Alteração 17**

**Proposta de regulamento – ato modificativo**

**Artigo 1 – ponto 4 – alínea b-B) (nova)**

Regulamento (CE) n.º 510/2011

Artigo 13.º – n.º 6 – parágrafo 1-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***Ao artigo 13.º, n.º 3, é aditado o parágrafo 1-B com a seguinte redação:***

***«Para fins de verificação da conformidade das emissões de CO2 de veículos de produção com os valores do tipo homologado, cumprir assegurar que os valores de resistência aerodinâmica e***

**ao rolamento são obtidos pelo veículo cuja conformidade da produção é verificada».**

#### *Justificação*

*É fundamental que o veículo para o qual a conformidade da produção é sujeita a verificação seja submetido a um ensaio de movimento por inércia, para determinar as suas resistências ao rolamento e aerodinâmica e fornecer os valores para o ensaio dinamométrico, que constitui parte do teste de conformidade da produção. Este requisito substitui a situação atual em que os parâmetros do dinamómetro do veículo de ensaio original são utilizados. A razão é que a experiência mostra que, muitas vezes, não é possível reproduzir os valores do ensaio de movimento por inércia originais com um veículo de produção.*

### **Alteração 18**

#### **Proposta de regulamento – ato modificativo**

#### **Artigo 1 – ponto 4 – alínea b-C) (nova)**

Regulamento (CE) n.º 510/2011

Artigo 13.º - n.º 6-A (novo)

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

***Ao artigo 13 º, é aditado o n.º 6-A com a seguinte redação:***

***“(6-A) A Comissão examinará o benefício de garantir que os valores de CO2 indicados para homologação incluem as emissões resultantes da utilização dos principais dispositivos consumidores de energia do veículo e, se necessário, elaborará propostas para que tal entre em vigor no período após 2020.»***

#### *Justificação*

*Atualmente, os dispositivos consumidores de energia não são ligados durante os procedimentos de ensaio. Por exemplo, o ar condicionado e as luzes são desligados.*

## PROCESSO

<b>Título</b>	Formas de consecução do objetivo de 2020 em matéria de redução das emissões de CO2 dos veículos comerciais ligeiros novos	
<b>Referências</b>	COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD)	
<b>Comissão competente quanto ao fundo</b> Data de comunicação em sessão	ENVI 11.9.2012	
<b>Parecer emitido por</b> Data de comunicação em sessão	TRAN 11.9.2012	
<b>Relator(a) de parecer</b> Data de designação	Eider Gardiazábal Rubial 21.9.2012	
<b>Exame em comissão</b>	19.2.2013	25.3.2013
<b>Data de aprovação</b>	26.3.2013	
<b>Resultado da votação final</b>	+: 36 -: 5 0: 0	
<b>Deputados presentes no momento da votação final</b>	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto	
<b>Suplente(s) presente(s) no momento da votação final</b>	Spyros Danellis, Markus Ferber, Karl-Heinz Florenz, Eider Gardiazábal Rubial, Ádám Kósa, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Geoffrey Van Orden, Sabine Wils	