

Bruxelas, 16 de julho de 2021
(OR. en)

**Dossiê interinstitucional:
2021/0197(COD)**

**10906/21
ADD 5**

**CLIMA 198
ENV 534
TRANS 483
MI 572
CODEC 1108
IA 139**

NOTA DE ENVIO

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	15 de julho de 2021
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	SWD(2021) 614 final
Assunto:	DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO – RELATÓRIO DO RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO que acompanha o documento: PROPOSTA DE REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera o Regulamento (UE) 2019/631 no respeitante ao reforço das normas de desempenho em matéria de emissões de CO ₂ dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos em consonância com o aumento da ambição da União em matéria de clima

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento SWD(2021) 614 final.

Anexo: SWD(2021) 614 final



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 14.7.2021
SWD(2021) 614 final

DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO

RELATÓRIO DO RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO

que acompanha o documento

**PROPOSTA DE REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO
CONSELHO**

**que altera o Regulamento (UE) 2019/631 no respeitante ao reforço das normas de
desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros e dos
veículos comerciais ligeiros novos em consonância com o aumento da ambição da União
em matéria de clima**

{COM(2021) 556 final} - {SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} -
{SWD(2021) 613 final}

Ficha de síntese
Avaliação de impacto da revisão das normas de desempenho em matéria de emissões de CO ₂ dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos
A. Necessidade de intervenção
Qual é o problema e porque tem dimensão europeia?
Foram identificados três problemas fundamentais a nível da UE: 1) os veículos ligeiros de passageiros e comerciais contribuem de forma insuficiente para a meta de redução de, pelo menos, 55 % das emissões de gases com efeito de estufa até 2030 e para o objetivo de neutralidade climática até 2050; 2) os consumidores correm o risco de não usufruir dos benefícios proporcionados pelos veículos com nível nulo de emissões; 3) a cadeia de valor do setor automóvel da UE corre o risco de perder o seu papel de liderança tecnológica. A avaliação de impacto enumera igualmente os fatores subjacentes a estes problemas, bem como as partes interessadas mais afetadas.
Quais são os resultados esperados?
A iniciativa destina-se a alcançar os seguintes objetivos específicos: 1) contribuir para a meta de redução de, pelo menos, 55 % das emissões líquidas de gases com efeito de estufa até 2030 e para o objetivo de neutralidade climática até 2050, por via da redução das emissões de CO ₂ dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais, de uma forma eficaz em termos de custos; 2) proporcionar aos consumidores os benefícios decorrentes de uma maior disponibilidade de veículos com nível nulo de emissões; 3) promover a inovação em tecnologias de emissões nulas, reforçando assim a liderança tecnológica da cadeia de valor do setor automóvel da UE e criando estímulos ao emprego.
Qual é o valor acrescentado da ação a nível da UE (subsidiariedade)?
As alterações climáticas são um problema transnacional, pelo que a ação coordenada da UE complementa e reforça eficazmente a ação nacional e local. Sem novas ações a nível da UE, as iniciativas nacionais e locais são, por si só, insuficientes e podem levar à fragmentação do mercado interno. A ação da UE daria a toda a cadeia de valor do setor automóvel o necessário sinal de estabilidade do mercado a longo prazo, bem como segurança regulamentar para os grandes investimentos de capital necessários para aumentar a disponibilidade de veículos com nível nulo de emissões.
B. Soluções
Quais são as várias opções para cumprir os objetivos? É dada preferência a alguma delas? Em caso negativo, por que razão?
Foram estudadas várias opções políticas, agrupadas em três categorias principais: i) níveis, calendário e modalidades aplicáveis às metas [designadas por «objetivos» no regulamento] de emissões de CO ₂ para veículos ligeiros de passageiros e comerciais; ii) incentivos específicos para veículos com nível nulo ou baixo de emissões (ZLEV); iii) um mecanismo que tenha em conta o potencial contributo dos combustíveis renováveis e hipocarbónicos para efeitos de avaliação do cumprimento dos objetivos. De acordo com a opção preferida, os níveis-alvo de emissões de CO ₂ para veículos ligeiros de passageiros e comerciais (redução percentual em relação a 2021) são significativamente reforçados a partir de 2030 e reduzidos em intervalos de cinco anos. As eventuais taxas sobre as emissões excedentárias continuam a fazer parte do orçamento geral da UE. O atual mecanismo de incentivo específico para ZLEV é suprimido a partir de 2030. Não é introduzido qualquer mecanismo que tenha em conta o potencial contributo dos combustíveis renováveis e hipocarbónicos.
Quais são as perspetivas dos vários intervenientes? Quem apoia cada uma das opções?
Com base nos resultados da consulta pública aberta no que diz respeito aos níveis-alvo de CO ₂ , os

fabricantes de veículos manifestaram-se contra a alteração das atuais metas para 2025. A partir de 2030, o nível de ambição teria de depender de condições favoráveis. As autoridades públicas e as ONG em geral apoiaram a fixação de metas mais ambiciosas para 2025 e 2030 e de novas metas para 2035 e 2040. As ONG ambientais mostraram-se a favor de uma meta de emissões nulas o mais tardar até 2035. No que diz respeito ao calendário das metas, os fabricantes de veículos apoiaram a continuação de uma abordagem em intervalos de cinco anos. As ONG ambientais apoiaram a redução anual das metas ou a fixação de uma meta intercalar em 2027. No que diz respeito ao mecanismo de incentivo para ZLEV, os fabricantes consideraram que deve ser mantido na sua forma atual. As ONG ambientais apoiaram a supressão deste regime de incentivos assim que a percentagem de veículos elétricos atinja um determinado nível. Os produtores de combustível e os fornecedores de componentes consideraram que a avaliação da conformidade deve ter em conta as reduções de emissões decorrentes da utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos. As ONG ambientais discordaram desta contabilização.

C. Impactos da opção preferida

Quais são os benefícios da opção preferida (se existir; caso contrário, das principais opções)?

A opção preferida contribui de forma significativa para a redução das emissões de CO₂ dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais. As reduções de emissões previstas para este setor, em relação aos níveis de 2005, situam-se na ordem dos 32 %-33 % em 2030, 56 %-66 % em 2035 e 83 %-89 % em 2040. A opção contribuirá igualmente para reduzir as emissões de poluentes atmosféricos: o custo cumulativo estimado dos poluentes evitados em relação ao valor de referência no período de 2030 a 2040 situa-se entre 49 mil milhões de EUR e 59 mil milhões de EUR. Os benefícios para os consumidores em termos de poupanças líquidas médias no custo total de propriedade, cujo valor médio para o primeiro proprietário é calculado com base na frota de veículos novos da UE, correspondem a 330 EUR-600 EUR para automóveis de passageiros em 2030 e a 340 EUR-600 EUR para veículos comerciais ligeiros em 2030. Estes valores aumentam para cerca de 2 800 EUR-3 100 EUR para automóveis de passageiros em 2040 e para cerca de 5 200 EUR-5 500 EUR para veículos comerciais ligeiros em 2040. O segundo proprietário beneficia igualmente de poupanças líquidas. Os benefícios para a sociedade ao longo da vida dos veículos variam entre 860 EUR-1 600 EUR para automóveis de passageiros em 2030 e 1 000 EUR-1 200 EUR para veículos comerciais ligeiros em 2030. Estes valores aumentam para cerca de 4 600 EUR-5 100 EUR para automóveis de passageiros em 2040 e para 5 600 EUR-6 400 EUR para veículos comerciais ligeiros em 2040. No período de 2030 a 2050, são obtidas poupanças cumulativas de gásóleo carburante e gasolina entre 913 Mtep e 1 100 Mtep, em relação ao valor de referência, reduzindo, assim, o nível de dependência da economia da UE face às importações. O impacto no PIB e no emprego é positivo em toda a economia. Em especial, o número de postos de trabalho aumentará em 2030, e ainda mais em 2040. No entanto, prevê-se uma perda de postos de trabalho relacionados com a produção de componentes para motores convencionais, pelo que será necessário requalificar os trabalhadores do setor para facilitar a transição.

Quais são os custos da opção preferida (se existir; caso contrário, das principais opções)?

Os custos para os fabricantes de automóveis aumentam, dada a necessidade de utilizar novas tecnologias na frota de veículos novos para cumprir as metas mais rigorosas em matéria de emissões de CO₂. Para veículos novos matriculados em 2030, os custos adicionais, cujo valor médio é calculado com base na frota de veículos novos da UE, variam entre 300 EUR e 550 EUR (automóveis de passageiros) e entre 450 EUR e 940 EUR (veículos comerciais ligeiros). Aumentam para um valor entre 1 400 EUR e 1 700 EUR para automóveis de passageiros em 2040 e para cerca de 2 300 EUR-2 700 EUR para veículos comerciais ligeiros em 2040.

Quais são os efeitos para as PME e a competitividade?

A análise revela impactos económicos positivos, incluindo para as PME. As PME que utilizam veículos comerciais ligeiros beneficiarão, em grande medida, da poupança de combustível. Embora as PME que produzem tecnologias automóveis convencionais possam ter de se adaptar, beneficiarão igualmente de

novas oportunidades decorrentes da maior procura de novas tecnologias.
Haverá impactos significativos nos orçamentos e nas administrações públicas nacionais?
Embora o impacto global no PIB seja positivo, estima-se uma perda de receitas relacionadas com o imposto sobre os combustíveis em 2030 equivalente a aproximadamente 0,01 % do PIB da UE-27. Esta perda pode ser compensada a nível dos Estados-Membros, por exemplo mediante tributação indireta. Não há impactos administrativos adicionais nas administrações nacionais.
Haverá outros impactos significativos?
Um quadro regulamentar ambicioso e eficaz em termos de custos em matéria de emissões de CO ₂ dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais permitirá assegurar a previsibilidade e ajudará a indústria automóvel da UE a manter o seu papel de liderança tecnológica.
Proporcionalidade?
A ação proposta é proporcionada para alcançar as metas climáticas com que a UE se comprometeu.
D. Acompanhamento
Quando será reexaminada a política?
Será prevista uma avaliação da eficácia da nova legislação, a par da revisão de outros atos legislativos, como previsto nas propostas relativas ao CELE e ao Regulamento Partilha de Esforços.