

Bruxelas, 14 de novembro de 2017
(OR. en)

**Dossiê interinstitucional:
2017/0293 (COD)**

**14217/17
ADD 4**

**CLIMA 302
ENV 918
TRANS 466
MI 807
CODEC 1787
IA 178**

NOTA DE ENVIO

de:	Secretário-Geral da Comissão Europeia, assinado por Jordi AYET PUIGARNAU, Diretor
data de receção:	9 de novembro de 2017
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	SWD(2017) 651 final
Assunto:	DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO SÍNTESE DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO que acompanha o documento que define normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros edos veículos comerciais ligeiros novos como parte da abordagem integrada da União para reduzir as emissões de CO2 dos veículos ligeiros e que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 (reformulação)

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento SWD(2017) 651 final.

Anexo: SWD(2017) 651 final

Bruxelas, 8.11.2017
SWD(2017) 651 final

DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO

SÍNTESE DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO

que acompanha o documento

que define normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos como parte da abordagem integrada da União para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos ligeiros e que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 (reformulação)

[...]

{COM(2017) 676 final} - {SWD(2017) 650 final}

Ficha de síntese
Avaliação de impacto sobre uma proposta de reformulação do Regulamento que define normas de desempenho em matéria de emissões de CO ₂ dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011
A. Necessidade de agir
Por que motivo? Qual é o problema em causa?
A atual regulamentação define objetivos de emissões de CO₂ a nível da UE para os automóveis e veículos comerciais ligeiros novos até 2020/2021. As normas representaram um instrumento fundamental para fomentar a inovação e os investimentos em tecnologias hipocarbónicas. Contribuíram para a manutenção, pela indústria automóvel da UE, da liderança tecnológica global, bem como para a redução das emissões de CO₂ dos veículos novos. Os consumidores beneficiaram da redução dos custos de combustível. No entanto, foram identificados os seguintes problemas principais: 1) Utilização insuficiente dos veículos mais eficientes, nomeadamente de veículos com nível baixo nível de emissões e com taxas nulas de emissões, para cumprir os compromissos decorrentes do Acordo de Paris e melhorar a qualidade do ar, designadamente nas zonas urbanas; 2) Os consumidores não usufruem de possíveis economias de combustível; 3) Risco de perda da vantagem competitiva da UE em virtude de inovação insuficiente em tecnologias automóveis com baixo nível de emissões a longo prazo.
O que se espera alcançar com esta iniciativa?
A iniciativa pretende: 1) contribuir para o cumprimento dos compromissos da UE no âmbito do Acordo de Paris mediante uma redução eficaz em termos de custos das emissões de CO ₂ dos automóveis e veículos comerciais ligeiros, 2) reduzir os custos de consumo de combustível para os consumidores, 3) reforçar a competitividade da indústria automóvel da UE e fomentar o emprego.
Qual é o valor acrescentado da adoção de medidas a nível da UE?
Na ausência de medidas adicionais da UE, verificar-se-ia provavelmente uma limitada redução adicional das emissões de CO ₂ dos automóveis e veículos comerciais ligeiros novos. As normas em matéria de emissões de CO ₂ após 2020 contribuirão para que os Estados-Membros cumpram os seus objetivos vinculativos de redução das emissões até 2030 propostos no Regulamento Partilha de Esforços. As iniciativas locais e nacionais, por si só, são menos suscetíveis de serem eficazes, uma vez que correm o risco de serem incoerentes, conduzindo à fragmentação do mercado interno.

B. Soluções
Quais foram as opções legislativas e não legislativas consideradas? Há ou não uma opção preferida? Por que motivo?
Foram consideradas várias opções para as seguintes questões: 1) Objetivos de emissões de CO₂; 2) Repartição dos esforços entre os fabricantes; 3) Incentivos para veículos com baixo nível de emissões e com taxas nulas de emissões 4) Elementos para uma execução eficaz em termos de custos 5) Reforço da governação
Quem apoia cada uma das opções?
No que respeita aos níveis-alvo, em geral, os fabricantes apoiam objetivos menos ambiciosos para 2030 do que as ONG ambientais e de consumidores, que são a favor de objetivos mais ambiciosos para 2025 e 2030. Relativamente à repartição dos esforços, os fabricantes apoiam uma curva de valores-limite baseada na massa,

ao passo que as ONG preferem a superfície de apoio das rodas enquanto parâmetro de utilidade. Embora a indústria automóvel se oponha, na sua maioria, a um mandato relativo aos veículos com baixo nível de emissões e com taxas nulas de emissões, os produtores de baterias e de eletricidade, os investidores em infraestruturas, as cidades europeias que enfrentam problemas de qualidade do ar, bem como a maior parte das ONG no domínio do ambiente e dos transportes, apelam a uma abordagem desta natureza. As organizações de consumidores assumem uma posição neutra a este respeito.

C. Impacto da opção preferida

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

As reduções adicionais das emissões de CO₂ dos automóveis entre 2005 e 2030, para além da base de referência, variam entre 4 e 11,4 pontos percentuais. Entre 2020 e 2030, as emissões de poluentes atmosféricos diminuem entre 2 e 8 pontos percentuais no que respeita ao NO_x e, no máximo, 10 pontos percentuais no caso de PM_{2.5}. No que se refere aos veículos comerciais ligeiros, as reduções adicionais das emissões de CO₂ entre 2005 e 2030 variam entre 4,8 e 14,1 pontos percentuais. As emissões de poluentes atmosféricos dos veículos comerciais ligeiros diminuem, no máximo, 9 (NO_x) ou 10 (PM_{2.5}) pontos percentuais entre 2020 e 2030.

Os benefícios para os consumidores em termos de «custo total da propriedade», para um «automóvel novo médio» em 2030 situam-se entre 1 000 e 2 000 EUR, tomando em consideração uma vida útil de 15 anos. Para um «veículo comercial ligeiro novo médio» em 2030, estas poupanças variam entre 3 800 EUR e 4 400 EUR. As poupanças líquidas ocorrem tanto para o primeiro como para o segundo utilizador, beneficiando, deste modo, também os grupos de consumidores com rendimentos mais baixos.

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

Os custos de fabrico aumentarão, o que afetará o preço do veículo e, por conseguinte, os consumidores/empresas enfrentarão custos iniciais mais elevados com veículos novos. Estes custos aumentam com níveis-alvo de CO₂ mais rigorosos aplicáveis ao parque de automóveis. No caso de um automóvel novo médio matriculado em 2030, variarão entre 400 EUR e 2 700 EUR. No caso de um veículo comercial ligeiro médio, em 2030, variarão entre 400 EUR e 2400 EUR.

Como serão afetadas as empresas, as PME e as microempresas?

A análise revela impactos económicos positivos, nomeadamente para as PME. Os pequenos fabricantes de automóveis com menos de 1 000 registos de veículos novos na UE por ano estão isentos das normas em matéria de emissões de CO₂. As PME, enquanto utilizadoras de veículos comerciais ligeiros mais eficientes, beneficiarão em grande medida de economias de combustível. Na cadeia de valor do setor automóvel, as PME que produzem tecnologias convencionais podem necessitar de proceder a ajustamentos, mas também beneficiarão da procura adicional de tecnologias novas e mais eficientes.

Haverá impactos significativos nos orçamentos e administrações públicas nacionais?

Estima-se que a perda de receitas do imposto sobre os combustíveis em 2030 corresponda a cerca de 0,04 % do PIB da UE-28. Em todos os cenários avaliados, presume-se que tal seja compensado por um aumento da tributação indireta.

Haverá outros impactos significativos?

Um quadro regulamentar ambicioso mas realista, com uma boa relação custo-eficácia, aplicável aos automóveis e aos veículos comerciais ligeiros contribuirá para que a indústria automóvel da UE conserve a sua competitividade global e o acesso aos mercados. Em virtude da diminuição das necessidades de combustíveis fósseis, a situação da segurança energética da UE registará melhorias, com os ganhos mais importantes a médio prazo.

D. Seguimento

Quando será avaliada a medida proposta?

Pode realizar-se uma avaliação da eficácia da nova legislação em 2024, em consonância com a avaliação de outra legislação como a proposta relativa ao RCLE e o Regulamento Partilha de Esforços.