



Bruxelas, 7 de junho de 2018
(OR. en)

9728/18

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

**CLIMA 100
ENV 402
TRANS 243
MI 422
CODEC 961**

NOTA

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Comité de Representantes Permanentes/Conselho
n.º doc. Com.:	14217/1/17 REV 1 – COM(2017) 676 final/2
Assunto:	Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho 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 CO ₂ dos veículos ligeiros e que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 (reformulação) – Debate de orientação

Tendo em vista o Conselho (Ambiente) de 25 de junho de 2018, consta do anexo uma nota informativa sobre a proposta com perguntas da Presidência.

Convida-se o Comité de Representantes Permanentes a registar a nota informativa e as perguntas e a transmiti-las ao Conselho.

Nota informativa com perguntas para o debate de orientação**I. Introdução**

1. Em 8 de novembro de 2017, a Comissão apresentou a sua proposta de regulamento sobre a fixação de novas normas de emissão de CO₂ para os automóveis e veículos comerciais ligeiros. A proposta visa, designadamente, contribuir para atingir o objetivo de redução de 30 %, fixado pelo Conselho Europeu, nos setores não abrangidos pelo RCLE até 2030, e para alcançar os objetivos do Acordo de Paris.
2. Para o efeito, a Comissão propõe objetivos de redução das emissões de CO₂ a nível da UE para os automóveis novos de passageiros e os veículos comerciais ligeiros novos de 2025 a 2029 e a partir de 2030, quando comparados com os objetivos para 2021 fixados pela legislação anterior:
 - 15 % de 2025 a 2029 para automóveis e veículos comerciais ligeiros;
 - 30 % a partir de 2030 para automóveis e veículos comerciais ligeiros.

A proposta mantém a massa dos veículos da frota como parâmetro para o cálculo dos objetivos específicos para cada fabricante.

3. Para aumentar progressivamente a utilização de veículos com um nível nulo ou baixo de emissões (por exemplo, os veículos elétricos e híbridos elétricos recarregáveis), a proposta da Comissão inclui um mecanismo a partir de 2025 para incentivar os fabricantes a colocar um número mais elevado destes veículos no mercado. Se a percentagem de veículos com um nível nulo ou baixo de emissões do fabricante exceder determinados níveis de referência, o fabricante será recompensado com objetivos de emissões de CO₂ menos rigorosos. Entre 2025 e 2029, propõe-se que o valor de referência seja 15 % e, a partir de 2030, propõe-se que o mesmo seja 30 %.

A Comissão propõe que, para o cálculo da percentagem de veículos com um nível nulo ou baixo de emissões, quanto mais reduzidas forem as emissões de CO₂ de um veículo, mais este contará para alcançar o valor de referência. Assim, um veículo com um nível nulo de emissões terá o maior impacto para se alcançar o valor de referência.

II. Trabalhos no Conselho

4. A proposta foi analisada em várias reuniões do Grupo do Ambiente, com um foco particular noutras questões de fundo da proposta, nomeadamente:
 - as medidas para facilitar o cumprimento dos objetivos por parte dos fabricantes (agrupamentos entre fabricantes, derrogações e ecoinovações), incluindo a introdução de medidas adicionais para esse efeito;
 - as disposições em matéria de emissões reais de CO₂ e do consumo real de energia a nível mundial e em matéria da conformidade em circulação das emissões de CO₂, incluindo o impacto da alteração ao procedimento de ensaio harmonizado a nível mundial para veículos ligeiros (WLTP). Neste contexto, foi levantada nos debates a questão particular do desenvolvimento de um ensaio para medir as emissões em condições de utilização real.

5. No que diz respeito aos objetivos propostos e aos incentivos para os veículos com um nível nulo ou baixo de emissões, os debates revelaram que algumas delegações não têm ainda uma posição concreta. As opiniões das delegações que se pronunciaram variam:
 - sobre os objetivos propostos, as posições oscilam entre apoiar estes objetivos, considerar que são demasiado ambiciosos, em especial o objetivo para 2025, e apelar a que se definam objetivos mais ambiciosos. Algumas delegações propõem a supressão da massa como um parâmetro para o cálculo dos objetivos específicos para os fabricantes, ao passo que outras apoiam a sua manutenção. Foi também mencionado o risco de "fuga de carbono intra-UE" no setor dos transportes como consequência da proposta, em resultado de um aumento das importações de veículos em segunda mão dos Estados-Membros de elevado rendimento para os Estados-Membros com rendimentos baixos;

- de um modo geral, há um apoio ao estabelecimento de disposições de incentivo para os veículos com um nível nulo ou baixo de emissões, mas algumas delegações consideram que não são neutras do ponto de vista tecnológico, alegando que favorecem em demasia os veículos com um nível nulo de emissões em relação aos veículos com um nível baixo de emissões, tais como os veículos híbridos recarregáveis. Outras prefeririam concentrar os incentivos nos veículos com um nível nulo de emissões. Várias delegações apoiam a ideia de introduzir um mecanismo através do qual os fabricantes que não cumpram os critérios de referência sejam penalizados com objetivos mais ambiciosos (também designado por sistema de *bonus/malus*). Algumas delegações apoiariam a definição de quotas vinculativas para os veículos com um nível nulo ou baixo de emissões.
6. Por último, foi clarificada uma série de questões de carácter mais técnico, como se verifica no texto da Presidência constante do documento 8949/18.

III. Perguntas

7. Neste contexto, a Presidência convida os ministros a fornecer orientações para a continuação dos trabalhos no que diz respeito às seguintes questões:
- a) *O nível de ambição proposto no que diz respeito aos objetivos para 2025 e 2030 para automóveis e veículos comerciais ligeiros favorece um justo equilíbrio entre contribuir adequadamente para a redução das emissões de CO₂ e assegurar o crescimento e o emprego europeus e a competitividade da indústria automóvel europeia?*
 - b) *O mecanismo de incentivo para os veículos com um nível nulo ou baixo de emissões proposto pela Comissão é a melhor forma e o modo mais eficiente de aumentar a utilização desses veículos?*