COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 24.8.2006
COM(2006) 463 final

# COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU

## Implementação da estratégia comunitária de redução das emissões de CO2 dos veículos automóveis: sexta comunicação anual sobre a eficácia da estratégia

{SEC(2006) 1078}

## 1. INTRODUÇÃO

A estratégia comunitária para reduzir as emissões de $CO_2$ dos automóveis de passageiros e melhorar a economia de combustível[1] assenta em três pilares, designadamente, os compromissos assumidos pela indústria automóvel para melhorar a economia de combustível[2], a rotulagem dos veículos automóveis em termos de economia de combustível[3] e a promoção da eficiência dos automóveis no que se refere ao consumo de combustível através da aplicação de medidas fiscais. De acordo com o artigo 9.º da Decisão 1753/2000/CE[4], a Comissão tem de apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho relatórios anuais sobre a eficácia da estratégia, com base nos dados da monitorização apresentados pelos Estados-Membros[5].

A presente comunicação aborda os dados da monitorização de 2004 e as avaliações que foram lançadas nesse ano: em conformidade com o seu compromisso, a KAMA avaliou o potencial de reduções adicionais de $CO_2$ a fim de se aproximar do objectivo comunitário de 120 g $CO_2$/km até 2012 (a ACEA e a JAMA já tinham feito o mesmo em 2003, conforme previsto nos seus compromissos). Além disso, nos termos do artigo 10.º da Decisão 1753/2000/CE, a comunicação anual deve indicar, relativamente ao ano de referência intermédio da KAMA (2004), se as reduções conseguidas por esta associação se devem a medidas técnicas tomadas pelos fabricantes ou a outros factores, tais como mudanças no comportamento dos consumidores (não relacionadas com medidas técnicas adoptadas pela indústria). Por último, o compromisso voluntário da KAMA inclui a obrigação de realizar, com base nos dados relativos a 2004, uma «grande avaliação» em conjunto com os serviços da Comissão (foram realizadas grandes avaliações conjuntas com a ACEA e a JAMA com base nos dados relativos a 2003, conforme previsto nos respectivos compromissos).

## 2. EVOLUÇÃO DAS EMISSÕES MÉDIAS DE $CO_2$ DA FROTA DE AUTOMÓVEIS NOVOS NA UE25 EM 2004

### 2.1. Progressos alcançados no que se refere aos compromissos assumidos pela indústria automóvel (UE15)

Enquanto primeiro e principal pilar da estratégia, os compromissos das associações de fabricantes europeus, japoneses e coreanos visam atingir, no conjunto da UE15[6], emissões

---

1 COM(95) 689 final e Conclusões do Conselho de 25 de Junho de 1996.

2 Os compromissos foram assumidos pelas associações de construtores de automóveis da Europa (Associação dos Construtores Europeus de Automóveis - ACEA), do Japão (Associação dos Construtores Japoneses de Automóveis - JAMA) e da Coreia (Associação dos Construtores Coreanos de Automóveis - KAMA).

3 Directiva 1999/94/CE relativa às informações sobre a economia de combustível e as emissões de $CO_2$ disponíveis para o consumidor na comercialização de automóveis novos de passageiros (JO L 12 de 18.1.2000)

4 Decisão 1753/2000/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, que estabelece um regime de vigilância das emissões específicas médias de $CO_2$ de automóveis novos de passageiros (JO L 202 de 10.8.2000)

5 Para outras informações relativas à estratégia comunitária, consultar também o sítio Internet http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

6 Dado que os compromissos, conforme reconhecidos pela Comissão Europeia em 1999/2000, foram assumidos numa altura em que a UE contava apenas com 15 Estados-Membros, o seu âmbito geográfico é limitado à UE 15.

médias de $CO_2$ da frota de automóveis novos de 140g $CO_2$/km[7], até 2008 (ACEA) e 2009 (JAMA e KAMA). Os objectivos declarados nos compromissos devem ser atingidos principalmente através de melhoramentos tecnológicos que afectam uma série de características dos automóveis e de alterações no mercado ditadas por esses melhoramentos tecnológicos.

### *2.1.1. Progressos globais obtidos pelas três associações de fabricantes de automóveis em 2004*

Os relatórios de monitorização anuais conjuntos foram redigidos e elaborados pela Comissão e as três associações de fabricantes de automóveis e são apresentados em anexo à presente comunicação. As principais conclusões relativamente ao período de referência 1995 - 2004 são as seguintes (ver igualmente quadro 1):

– Em 2004, as emissões específicas médias de CO2 da frota de automóveis novos foram de 161 g CO2/km para a ACEA, que continua a ocupar o primeiro lugar, 168 g CO2/km para a KAMA e 170g CO2/km para a JAMA[8] (ver quadro 1 do apêndice). Em comparação com 1995, as emissões médias de CO2 sofreram uma redução de 24g CO2/km ou 13% no caso da ACEA, 26 g CO2/km ou 13,3% no da JAMA e 29 g CO2/km ou 14,7% no da KAMA.

– Relativamente a 2003, em 2004, todas as três associações reduziram as emissões específicas médias de CO2 dos seus automóveis matriculados pela primeira vez na UE: a ACEA em cerca de 1,2 %, a JAMA em cerca de 1,2 % e a KAMA em cerca de 6,1 %. Desde 1995, os melhoramentos da eficiência dos automóveis de passageiros com motores diesel em termos de consumo de combustível foram superiores aos dos automóveis a gasolina, o que, em conjunto com o aumento da quota dos veículos com motor diesel no mercado dos automóveis novos de passageiros na UE 15, representou uma contribuição importante para os progressos registados até à data (ver quadro 3)[9]. Esta tendência torna necessário melhorar ainda mais o desempenho dos automóveis de passageiros com motor diesel no que se refere às emissões de poluentes atmosféricos, conforme proposto pela Comissão na sua recente proposta EURO5[10].

– Em 2004, a ACEA e a JAMA continuaram a registar um tendência constante de redução das emissões de CO2, embora a um ritmo inferior ao dos primeiros anos dos compromissos. Em 2000, a ACEA já tinha atingido a gama de valores intermédia prevista para 2003, encontrando-se, desde 2003, abaixo do nível inferior da referida gama. A JAMA encontra-se, desde 2002, dentro da gama de valores intermédia. A KAMA registou progressos importantes e, em 2004, atingiu a gama de valores intermédia de 165-170 g CO2/km.

– Para atingir o objectivo final de 140 g CO2/km, são necessários esforços suplementares, impondo-se um aumento das taxas anuais de redução médias das três associações. Pressupondo uma taxa de melhoramento constante no período 1995-2008/9, a redução

---

7 Medidos em conformidade com a Directiva 93/116/CE, conforme alterada.

8 Desde 2001, os dados são submetidos a um factor de correcção de 0,7% por forma a ter em conta a mudança do ciclo de ensaio.

9 O impacto dos incentivos fiscais para o combustível para os motores diesel na maioria dos Estados-Membros também deverá contribuir para um aumento da quota dos veículos com motor diesel e a consequente redução das emissões específicas médias de $CO_2$.

10 COM(2005) 683 final.

seria de 3,5 CO2/km por ano ou cerca de 2% por ano. Nos anos que faltam até 2008/9, as taxas de redução têm agora de atingir uma média de 3,3 % no caso da ACEA, 3,5 % no da JAMA e 3,3 % no da KAMA. Estava previsto desde o início que a taxa média de redução aumentaria nos últimos anos. No entanto, a distância entre as taxas efectivas e as taxas necessárias para atingir o objectivo aumentou ainda mais em 2004 (ver quadro 2), o que é preocupante. A Comissão continuará a monitorizar de perto os resultados das associações ao abrigo dos seus compromissos.

Em 2004, as emissões médias globais de $CO_2$ dos automóveis novos de passageiros matriculados foram inferiores em relação às de 1995 e anos posteriores em todos os quinze Estados-Membros (ver gráfico 1 do apêndice), apresentando, contudo, algumas variações de país para país[11].

*2.1.2. A «grande avaliação» da KAMA e o trabalho previsto no artigo 10.º da Decisão 1753/2000/CE*

Os compromissos voluntários de redução das emissões de $CO_2$ dos automóveis novos de passageiros prevêem a obrigação de efectuar, com base nos dados de 2003 (ACEA e JAMA) e de 2004 (KAMA), uma «grande avaliação». Esta grande avaliação deve abordar os *«...resultados das reduções das emissões de $CO_2$ até 2003/4 (inclusive), sem esquecer uma comparação da média da frota desse ano com a gama-alvo estimada*». Além disso, a avaliação deve ter em conta a expectativa inicial segundo a qual *«... a redução das emissões de $CO_2$ não será linear: o ritmo dependerá, nomeadamente, do calendário para a disponibilidade no mercado de combustíveis adequados, bem como dos prazos de produção das novas tecnologias e produtos e da sua penetração no mercado. Prevê-se portanto que o perfil de redução seja relativamente lento inicialmente, acelerando mais tarde».*

A resposta a algumas destas questões é também o tema do artigo 10.º da Decisão 1753/2000/CE, nos termos do qual *«... os relatórios sobre os anos de referência intermédios e o ano de referência final determinarão se as reduções se devem a medidas técnicas tomadas pelos fabricantes ou a outros factores, tais como mudanças no comportamento dos consumidores».*

Atendendo a que as análises a efectuar no âmbito da "grande avaliação" e no âmbito do artigo 10.º se sobrepõem em parte, a Comissão procedeu a avaliações conjuntas com as associações. A anterior comunicação anual[12] cobriu as «grandes avaliações» de 2003 da ACEA e da JAMA e as avaliações conexas ao abrigo do artigo 10.º. A presente comunicação cobre unicamente o exercício de avaliação de 2004 da KAMA, concentrando-se nas seguintes questões fundamentais:

(1) Existiram obstáculos que dificultaram o cumprimento dos compromissos assumidos pela KAMA ou que fizeram com que esta tivesse um desempenho menos bom?

(2) Existiram outros factores, para além da evolução tecnológica, que conduziram a reduções das emissões específicas de CO2 dos automóveis novos de passageiros?

---

[11] Não são indicados números relativos a 1995 para a Grécia e a Finlândia por não se encontrarem disponíveis.

[12] COM(2005) 269 final.

As respostas a estas perguntas são decisivas para determinar se as reduções de $CO_2$ observadas até 2004 (inclusive) devem ou não ser integralmente creditadas aos construtores no seu esforço para cumprirem os compromissos assumidos.

A avaliação conjunta chegou à seguinte conclusão (as conclusões pormenorizadas são apresentadas em anexo ao relatório conjunto com a KAMA): a redução das emissões específicas de $CO_2$ foi principalmente conseguida através de desenvolvimentos tecnológicos, todos as tarefas e pressupostos aplicáveis especificados no compromisso da KAMA se concretizaram e o contexto em que os seus membros operam não impediu a KAMA de assumir o seu compromisso. Em síntese, a KAMA e a Comissão concluem que a KAMA cumpriu, durante o período compreendido entre 1995 e 2004, todas as obrigações declaradas no seu compromisso. Apesar de ter atravessado uma situação económica difícil durante os primeiros anos do período de compromisso, a indústria coreana do automóvel contribuiu para a estratégia de redução das emissões de $CO_2$ da UE e para os seus objectivos de redução de Quioto, conforme previsto no seu compromisso.

Estas resultados realçam igualmente outro aspecto da aplicação da estratégia: o impacto limitado, até à data, das medidas tomadas no âmbito dos outros dois pilares, a rotulagem e as medidas fiscais (ver pontos 3 e 4, respectivamente).

### *2.1.3. Avaliações efectuadas pela KAMA com vista a uma aproximação do objectivo comunitário de 120 g $CO_2$/km*

De acordo com o seu compromisso, a KAMA apresentou em Dezembro de 2004 os resultados da sua análise das «*possibilidades de conseguir uma maior redução das emissões de $CO_2$, com vista a aproximar-se do objectivo comunitário de 120 g de $CO_2$/km até 2012*». No seu documento de posição, a KAMA declara que é tecnologicamente possível atingir o objectivo comunitário de 120 g de $CO_2$/km em 2012, combinando novos progressos nas tecnologias convencionais com uma quota substancial de veículos híbridos (25,3%), mas sublinha que, do seu ponto de vista, isso acarretaria «encargos financeiros excessivos para a KAMA e os consumidores». Poderão ser conseguidas reduções de $CO_2$ equivalentes ao objectivo comunitário de um modo mais económico recorrendo a uma abordagem integrada que envolva a indústria automóvel e outros actores, nomeadamente fornecedores de petróleo/combustível, entidades públicas, condutores, etc..

De facto, para além dos três pilares da estratégia, várias outras opções poderiam contribuir para a estratégia comunitária de redução das emissões de $CO_2$ dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros. Tendo em conta este documento de posição, bem como os documentos de posição apresentados pela ACEA e a JAMA em 2003, a Comissão decidiu rever, em 2005-2006, a estratégia comunitária de redução das emissões de $CO_2$ dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros. À luz do objectivo comunitário de baixar para 120g $CO_2$/km as emissões médias da frota de automóveis novos, a Comissão irá avaliar as opções disponíveis para reduzir ainda mais as emissões de $CO_2$ dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros, sob reserva de uma avaliação de impacto e tendo em conta o trabalho do grupo de alto nível CARS21. Esta revisão será efectuada no quadro do Programa Europeu para as Alterações Climáticas. A Comissão tenciona apresentar uma comunicação sobre uma estratégia revista ao Parlamento Europeu e ao Conselho na segunda metade de 2006.

## 2.2. Emissões médias de $CO_2$ da frota de automóveis novos na UE25 em 2004

Independentemente do exercício de monitorização conjunto de 2004 e na sequência do alargamento da UE, pela primeira vez, em 2004, foram disponibilizados dados relativos às emissões médias de $CO_2$ da frota de automóveis novos para a maioria dos novos Estados-Membros (a República Eslovaca e Malta não forneceram dados em 2004). O seguinte quadro apresenta a situação na UE15, UE10 e UE25:

| | **Dados da monitorização de 2004 - UE15** | | **Dados da monitorização de 2004 - UE10**[13] | | **Dados da monitorização de 2004 – UE25**[13] | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Combustível** | Matrículas | $CO_2$ (g/km) | Matrículas | $CO_2$ (g/km) | Matrículas | $CO_2$ (g/km) |
| **Gasolina** | 7 001 245 | 170 | 533 665 | 158 | 7 534 910 | 169 |
| **Combustível para motores diesel** | 6 787 834 | 155 | 168 284 | 151 | 6 956 118 | 155 |
| **Gasolina+diesel** | 13 789 079 | **163** | 701 949 | **156** | 14 491 028 | **162** |

Convém notar que o valor médio das emissões de $CO_2$ na UE10 é cerca de 4% inferior ao da UE15 e que o número total de matrículas na UE10 representa apenas 5% das matrículas na UE15. Além disso, enquanto que na UE15 os veículos com motor diesel representam actualmente cerca de 50% das novas matrículas, na UE 10 não chegam a atingir os 25%[13].

## 2.3. Qualidade dos dados

A Decisão 1753/2000/CE que estabelece o regime de monitorização foi adoptada pelo Parlamento Europeu e o Conselho em 30 de Agosto de 2000. Desde 2002, os dados recolhidos ao abrigo desta decisão são utilizados como dados oficiais para a monitorização dos compromissos voluntários. Antes disso, utilizavam-se para a monitorização os dados fornecidos pelas associações.

Esta transição entre conjuntos de dados, que se traduz numa descontinuidade entre as séries de dados das associações e as séries de dados oficiais da UE, pôs igualmente em evidência pequenas discrepâncias. Nos últimos anos, foram feitos esforços para identificar os motivos das diferenças observadas e melhorar a qualidade dos dados. Globalmente, os dados oficiais relativos à UE15 são considerados satisfatórios pelas três associações e as diferenças em relação aos dados fornecidos pela indústria são muito limitadas. O trabalho com os Estados-Membros sobre a qualidade dos dados irá prosseguir, a fim de os tornar mais exactos e representativos da situação na UE15 e UE25.

# 3. APLICAÇÃO DA DIRECTIVA 1999/94/CE

Todos os Estados-Membros notificaram medidas de transposição da Directiva 1999/94/CE do Conselho[14], relativa às informações sobre a economia de combustível e as emissões de $CO_2$ disponíveis para o consumidor na comercialização de automóveis novos de passageiros. No que se refere à aplicação da Directiva 2003/73/CE, a Áustria e a Grécia ainda não notificaram

---

13 COM(2005) 269 final.

14 JO L 12 de 18.1.2000, p. 16.

as medidas correspondentes. Em 2004, com base nos relatórios dos Estados-Membros sobre a aplicação da Directiva 1999/94/CE, a Comissão encomendou um estudo para avaliar a eficácia desta legislação[15] e eventuais medidas de melhoramento da mesma. Os resultados deste estudo, apresentados aos interessados em inícios de 2005, mostram que, de forma geral, a eficácia da directiva não é elevada, pois não se verificou um impacto significativo nas decisões dos consumidores. As medidas mais promissoras para melhorar a legislação em vigor a fim de reforçar a sensibilização dos consumidores no que se refere à economia do combustível e às emissões de $CO_2$ estão relacionadas com a introdução de classes de eficiência energética no rótulo e com uma maior harmonização da concepção do mesmo.

Com base nesta avaliação e enquanto parte da revisão global da estratégia de redução das emissões de $CO_2$ dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros, em 2006, a Comissão vai avaliar a necessidade de apresentar uma proposta de alteração da directiva, por forma a aumentar a sua eficácia.

## 4. TRABALHOS DESENVOLVIDOS NO DOMÍNIO DAS MEDIDAS FISCAIS

Em 2002, a Comissão adoptou uma comunicação[16] sobre a tributação dos automóveis de passageiros na União Europeia, na qual eram previstas uma série de futuras opções políticas possíveis. A esta comunicação, seguiu-se uma consulta alargada dos Estados-Membros, Parlamento Europeu, sector automóvel e outros actores de relevo. Na sequência desta consulta, a Comissão adoptou, em Julho de 2005, uma proposta de directiva[17] relativa à tributação dos automóveis de passageiros com vista, nomeadamente, a obrigar os Estados-Membros que têm este tipo de taxas a incluírem um elemento $CO_2$ no cálculo das mesmas, por forma a promover a aquisição de automóveis com um consumo eficiente de combustível.

## 5. OUTRAS MEDIDAS CONEXAS

Nas suas conclusões de 10 de Outubro de 2000, o Conselho Ambiente pediu à Comissão que estudasse medidas para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa dos veículos comerciais ligeiros (ou veículos N1[18]) e dos sistemas de ar condicionado utilizados nos automóveis de passageiros[19].

---

15 *«Study on the effectiveness of Directive 1999/94/EC relating to the availability of consumer information on fuel economy and $CO_2$ emissions in respect of the marketing of new passenger cars»*, ADAC para a Comissão Europeia, relatório final, Março de 2005; disponível em: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_directive.htm

16 COM(2002) 431 final.

17 COM(2005) 261 final.

18 Os veículos N1 são os veículos utilizados no transporte de mercadorias com uma massa não superior a 3,5 toneladas.

19 Nos termos das conclusões do Conselho Ambiente de 10 de Outubro de 2000: *«No domínio da política de transportes, o Conselho solicita à Comissão que estude e conceba medidas nos seguintes domínios, atendendo para o efeito à taxa de aumento das emissões no sector dos transportes, bem como à necessidade de reflectir os custos sociais e ambientais de cada modo de transporte, também realçadas no relatório ao Conselho Europeu de Helsínquia:*
*- redução das emissões de CO 2 provenientes de veículos, em especial medidas destinadas a reduzir as emissões de CO2 de veículos utilitários ligeiros;*
*- redução de todas as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) provenientes de aparelhos de climatização instalados em veículos;»*

No que se refere aos veículos N1, a Directiva 2004/3/CE[20] exige a medição das emissões de $CO_2$ e a disponibilização de informações relacionadas para esta categoria de veículos. Além disso, a Comissão lançou um contrato com vista à preparação de medidas de redução das emissões de $CO_2$ dos veículos N1[21]. No que se refere aos sistemas de ar condicionado, a Comissão lançou um contrato semelhante com vista ao desenvolvimento de um procedimento de medida para avaliar o impacto da utilização do ar condicionado no consumo de combustível[22].

As potenciais reduções das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos veículos N1 e dos sistemas de ar condicionado móveis serão consideradas pela Comissão parte da abordagem integrada prevista na revisão da estratégia de redução das emissões de $CO_2$ dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros (ver 2.1.3).

## 6. CONCLUSÕES

A estratégia comunitária para reduzir as emissões de $CO_2$ dos automóveis de passageiros e melhorar a economia de combustível visa baixar para 120 g $CO_2$/km as emissões específicas médias de $CO_2$ dos automóveis de passageiros recentemente matriculados na Comunidade. Na UE15, foi atingido um valor médio de 163 g $CO_2$/km[23] em 2004, contra 186 g $CO_2$/km em 1995, ano de referência para a estratégia comunitária, o que representa uma redução de cerca de 12,4 %. As avaliações efectuadas no âmbito da grande avaliação e do artigo 10.º da Decisão 1753/2000/CE mostram que a ACEA, a JAMA e a KAMA cumpriram, no período compreendido entre 1998 e 2004, todas as obrigações previstas nos respectivos compromissos. Ao cumprir essas obrigações, a indústria automóvel deu um contributo considerável para a estratégia da UE de redução das emissões de gases com efeito de estufa, bem como para a realização dos objectivos de redução previstos no Protocolo de Quioto.

Para cumprirem o objectivo final previsto nos seus compromissos (140 g $CO_2$/km), as três associações necessitam de intensificar significativamente os seus esforços. Com base nos relatórios conjuntos apresentados em anexo, a Comissão reconhece que todas as três associações reafirmaram o seu firme empenhamento em fazer o melhor possível para cumprirem os seus compromissos. No entanto, apesar de o período de compromisso se estar a aproximar do fim, a ACEA e a JAMA não puderam apresentar garantias mais firmes, do que nos anos anteriores, de que conseguiriam atingir os 140 g $CO_2$/km até 2008 e 2009, respectivamente. A KAMA obteve uma redução muito significativa em 2004 e confirmou que não existiam razões para duvidar de que iria cumprir o seu compromisso[24]. A Comissão

---

20 Directiva 2004/3/CE, que altera as Directivas 70/156/CEE e 80/1268/CEE do Conselho no que respeita à medição das emissões de dióxido de carbono e ao consumo de combustível dos veículos N1 ( JO L 49 de 19.2.2004, p. 36).

21 «*Measuring and preparing reduction measures for $CO_2$ emissions from N1 vehicles*», TNO para a Comissão Europeia, Dezembro de 2004; disponível em: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/pdf/a_9482_final%20report.pdf

22 «*Development of a procedure for the determination of the additional fuel consumption of passenger cars (M1 vehicles) due to the use of mobile air conditioning equipment*», TNO para a Comissão Europeia, Julho de 2005; disponível em http://europa.eu.int/comm/environment/co2/pdf/a_16174.pdf

23 Valor baseado em dados oficiais da EU.

24 Convém recordar que o Conselho convidou a Comissão «*...a submeter-lhe propostas de imediato, incluindo propostas legislativas, no caso de se tornar evidente, com base na fiscalização e depois de consultadas as associações, que uma ou mais de entre elas não está a cumprir os compromissos assumidos*» (Conclusões do Conselho Ambiente de Outubro de 1999).

sublinha que é importante que o sector automóvel atinja o objectivo dos 140 g $CO_2$/km, que ela própria considera atingível e que o sector se comprometeu a atingir. Além disso, realça a necessidade de esforços permanentes de investigação, desenvolvimento e demonstração sobre sistemas de propulsão e sistemas auxiliares mais eficientes (incluindo sistemas de ar condicionado) para os automóveis de passageiros e os veículos comerciais ligeiros, com vista a reduzir os custos e melhorar o desempenho, incluindo a eficiência e a durabilidade globais.

De acordo com os documentos de posição apresentados pela ACEA, a JAMA e a KAMA[25] sobre as respectivas avaliações das possibilidades de se aproximarem do objectivo da Comunidade de 120 g $CO_2$/km até 2012, as associações consideram que é necessária uma abordagem integrada, por oposição a medidas unicamente centradas na tecnologia automóvel. Para as associações, a concentração na tecnologia automóvel «prejudicaria gravemente a futura competitividade e viabilidade financeira da indústria europeia de fabrico de automóveis e enfraqueceria a economia da UE» (ACEA).

A Comissão decidiu levar a cabo uma revisão da estratégia de redução das emissões de $CO_2$ dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros em 2005-2006. Tendo em conta o objectivo comunitário de 120 g $CO_2$/km, a Comissão irá analisar as opções disponíveis, incluindo medidas legislativas, para reduzir ainda mais as emissões de $CO_2$ dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros, sob reserva de uma avaliação de impacto e tendo em conta o trabalho do grupo de alto nível CARS21. Esta revisão será realizada no quadro do Programa Europeu para as Alterações Climáticas e a Comissão tenciona apresentar uma comunicação sobre uma estratégia revista ao Parlamento Europeu e ao Conselho na segunda metade de 2006.

[25] 2003 para a ACEA e a JAMA, 2004 para a KAMA.

## Apêndice

### Quadro 1: Emissões específicas médias de $CO_2$ dos automóveis de passageiros novos por tipo de combustível, por associação e na UE15

| | $CO_2$ (g/km) | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **1995** | **1996** | **1997** | **1998** | **1999** | **2000** | **2001(3)** | **2002(3)** | **2003(3)** | **2004(3)** | **Evolução 95/04 [%]** |
| **ACEA** | | | | | | | | | | | |
| Gasolina | 188 | 186 | 183 | 182 | 180 | 177 | 172 | 172 | 171 | 170 | -9,6 % |
| Combustível para motores diesel | 176 | 174 | 172 | 167 | 161 | 157 | 153 | 155 | 154 | 153 | -13,1 % |
| **Todos os combustíveis (1)** | **185** | **183** | **180** | **178** | **174** | **169** | **165** | **165** | **163** | **161** | **-13 %** |
| **JAMA** | | | | | | | | | | | |
| Gasolina | 191 | 187 | 184 | 184 | 181 | 177 | 174 | 172 | 170 | 171 | -10,5 % |
| Combustível para motores diesel | 239 | 235 | 222 | 221 | 221 | 213 | 198 | 180 | 177 | 170 | -28,9 % |
| **Todos os combustíveis (1)** | **196** | **193** | **188** | **189** | **187** | **183** | **178** | **174** | **172** | **170** | **-13,3 %** |
| **KAMA** | | | | | | | | | | | |
| Gasolina | 195 | 197 | 201 | 198 | 189 | 185 | 179 | 178 | 171 | 160 | -17,9 % |
| Combustível para motores diesel | 309 | 274 | 246 | 248 | 253 | 245 | 234 | 203 | 201 | 189 | -38,8 % |
| **Todos os combustíveis (1)** | **197** | **199** | **203** | **202** | **194** | **191** | **187** | **183** | **179** | **168** | **-14,7 %** |
| **UE-15(2)** | | | | | | | | | | | |
| Gasolina | 189 | 186 | 184 | 182 | 180 | 178 | 173 | 172 | 171 | 170 | -10,1 % |
| Combustível para motores diesel | 179 | 178 | 175 | 171 | 165 | 163 | 156 | 157 | 157 | 155 | -13,4 % |
| **Todos os combustíveis (1)** | **186** | **184** | **182** | **180** | **176** | **172** | **167** | **166** | **164** | **163** | **-12,4 %** |

(1) Apenas veículos com motores a gasolina e com motores diesel. Os outros combustíveis e os veículos não identificados estatisticamente não devem afectar estas médias de forma significativa.
(2) Os veículos de passageiros novos colocados no mercado da UE pelos fabricantes e não abrangidos pelos compromissos não deverão influenciar a média da UE de forma significativa.
(3) Os dados para 2001-2004 são corrigidos em 0,7 % devido à mudança de ciclo. Para 2002- 2004 são utilizados os dados oficiais da UE15.

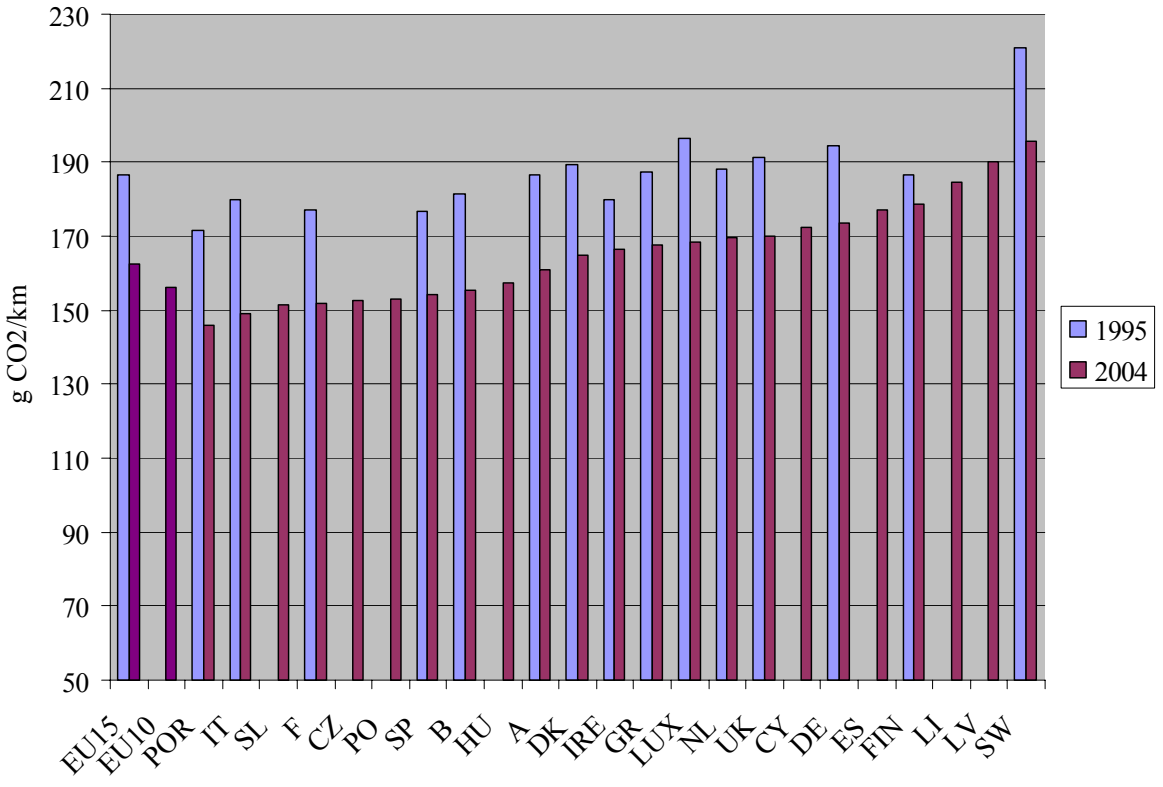
N.B.: Os valores da ACEA apresentados na presente comunicação incluem a Rover/MG. No entanto, dado que a Rover/MG - que estava inicialmente abrangida pelo compromisso como parte da BMW - já não é membro da ACEA, esta declarou não assumir qualquer responsabilidade pelos valores de $CO_2$ que a Rover consiga atingir até 2008.

**Quadro 2: Cumprimento do objectivo de 140 g $CO_2$/km em 2008/2009**

| | UE15 | | Distância em relação ao objectivo de 140 g $CO_2$/km | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Total | | Por ano | |
| | 1995* $CO_2$ (g/km) | 2004** $CO_2$ (g/km) | % de 2004 a 2008/9 | $CO_2$ (g/km) de 2004 a 2008/9 | % de 2004 a 2008/9 | $CO_2$ (g/km) de 2004 a 2008/9 |
| **ACEA - todos os combustíveis** | **185** | **161** | 13 | 21 | 3,3 | 5,3 |
| **JAMA - todos os combustíveis** | **196** | **170** | 17,6 | 30 | 3,5 | 6 |
| **KAMA - todos os combustíveis** | **197** | **168** | 16,6 | 28 | 3,3 | 5,6 |

** Os valores de 1995 baseiam-se nos dados fornecidos pelas associações. ** Os valores de 2004 baseiam-se nos dados oficiais da UE15.*

**Figura 1: Emissões específicas médias de $CO_2$ dos automóveis de passageiros novos na UE15, UE10 e nos Estados-Membros em 1995 e 2004 (médias ponderadas baseadas nos dados referentes aos veículos com motores diesel e a gasolina; 1995: dados fornecidos pelas associações; 2004: dados oficiais da UE submetidos a um coeficiente corrector de 0,7 % por forma a ter em conta a mudança de ciclo; dados relativos a 1995 indisponíveis para a Grécia, a Finlândia e a UE10; dados relativos a 2004 indisponíveis para a República Eslovaca e Malta)**



## Quadro 3: Veículos novos matriculados: tendências para cada uma das associações e na UE15

| ACEA | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 (4) | 2003 (4) | 2004 (4) | Evolução 95-04 (2) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Gasolina** | 73,4% | 72,9% | 73,1% | 70,3% | 65,8% | 60,9% | 58,2% | 56,3% | 52,4% | 45,4% | -28 |
| **Combustível para motores diesel** | 24,0% | 24,3% | 24,3% | 27,0% | 31,0% | 35,8% | 39,4% | 43,6% | 47,5% | 51,9% | 27,9 |
| **Totais(3)** | 10 241 651 | 10 811 011 | 11 226 009 | 11 935 533 | 12 518 260 | 12 217 744 | 12 552 498 | 11 649 782 | 11 533 323 | 11 668 101 | 13,9% |
| **JAMA** | **1995** | **1996** | **1997** | **1998** | **1999** | **2000** | **2001** | **2002 (4)** | **2003 (4)** | **2004 (4)** | **Evolução 95-04 (2)** |
| **Gasolina** | 82,1% | 82,1% | 83,2% | 81,6% | 80,4% | 80,8% | 79,1% | 77,3% | 71,8% | 65,6% | -16,5 |
| **Combustível para motores diesel** | 9,5% | 10,4% | 11,2% | 13,1% | 14,9% | 16,5% | 17,4% | 22,6% | 28,2% | 30,9% | 21,4 |
| **Totais(3)** | 1 233 975 | 1 342 144 | 1 510 818 | 1 666 816 | 1 716 048 | 1 667 987 | 1 520 643 | 1 501 937 | 1 703 960 | 1 843 728 | 49,4% |
| **KAMA** | **1995** | **1996** | **1997** | **1998** | **1999** | **2000** | **2001** | **2002 (4)** | **2003 (4)** | **2004 (4)** | **Evolução 95-04 (2)** |
| **Gasolina** | 87,9% | 87,6% | 89,2% | 85,9% | 81,9% | 80,9% | 85,2% | 77,8% | 73,9% | 69,5% | -18,4 |
| **Combustível para motores diesel** | 1,6% | 1,8% | 2,3% | 6,1% | 7,4% | 8,3% | 13,9% | 22,0% | 26,1% | 26,4% | 24,8 |
| **Totais(3)** | 169 060 | 236 454 | 275 453 | 373 230 | 463 724 | 491 244 | 396 792 | 325 436 | 427 341 | 589 542 | 249% |
| **UE-15(1)** | **1995** | **1996** | **1997** | **1998** | **1999** | **2000** | **2001** | **2002 (4)** | **2003 (4)** | **2004 (4)** | **Evolução 95-04 (2)** |
| **Gasolina** | 74,5% | 74,2% | 74,6% | 72,1% | 68,0% | 63,9% | 61,2% | 59,2% | 55,4% | 49,6% | -24,9 |
| **Combustível para motores diesel** | 22,2% | 22,4% | 22,3% | 24,7% | 28,4% | 32,6% | 36,4% | 40,7% | 44,4% | 48,1% | 25,9 |
| **Totais(3)** | 11 644 686 | 12 389 609 | 13 012 280 | 13 975 579 | 14 698 032 | 14 376 975 | 14 469 933 | 13 477 155 | 13 664 624 | 14 101 371 | 21,1% |

(1) Os veículos de passageiros novos colocados no mercado da UE pelos fabricantes e não abrangidos pelos compromissos não influenciam os valores de forma significativa.
(2) A variação registada no período de 1995 a 2004 para os veículos com motores a gasolina e motores diesel representa a variação da quota absoluta de cada tipo de combustível no total das matrículas. A variação do total de veículos corresponde ao aumento ou diminuição do número absoluto de novas matrículas. A variação do total de veículos representa o aumento de novas matrículas na UE-15 no período considerado.
(3) Os totais incluem veículos não identificados estatisticamente e veículos que consomem outros tipos de combustível.
(4) Para 2002- 2004 são utilizados os dados oficiais da UE15.

**ANEXO (SEC(2006) 1078)**

(1) Monitorização do compromisso assumido pela ACEA em matéria de redução das emissões de $CO_2$ dos automóveis de passageiros (2004), relatório conjunto da Associação dos Construtores Europeus de Automóveis e dos serviços da Comissão, versão final de 25 de Novembro de 2005

(2) Monitorização do compromisso assumido pela JAMA em matéria de redução das emissões de $CO_2$ dos automóveis de passageiros (2004), relatório conjunto da Associação dos Construtores Japoneses de Automóveis e dos serviços da Comissão, versão final de 25 de Novembro de 2005

(3) Monitorização do compromisso assumido pela KAMA em matéria de redução das emissões de $CO_2$ dos automóveis de passageiros (2004), relatório conjunto da Associação dos Construtores Coreanos de Automóveis e dos serviços da Comissão, versão final de 25 de Novembro de 2005

Os anexos apenas se encontram disponíveis em inglês