



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 12.06.1998
COM(1998) 348 final

98/0202 (SYN)

Proposta de
DECISÃO DO CONSELHO

que estabelece um regime de monitorização das emissões específicas médias
de dióxido de carbono dos automóveis de passageiros novos

(Apresentada pela Comissão)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. ANTECEDENTES DA PROPOSTA

1.1 Os transportes rodoviários e as emissões de CO₂

No contexto dos esforços mundiais para combater as alterações climáticas globais e na sua qualidade de Parte na Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as alterações climáticas, a Comunidade comprometeu-se a estabilizar as suas emissões de dióxido de carbono (CO₂) aos níveis de 1990 até ao ano 2000. A Comunidade reconhece contudo que, para diminuir o risco de uma interferência antropogénica perigosa com o sistema climático, os países industrializados terão de, a médio prazo, reduzir as suas emissões de gases com efeito de estufa. Na verdade, a Comunidade aceitou o objectivo, estabelecido através de um Protocolo pela Conferência das Partes na CNUAC realizada em Quioto em Dezembro de 1997, de reduzir as suas emissões de um cabaz de gases com efeito de estufa em 8% em relação aos níveis de 1990 durante o período 2008-2012.

Nesse contexto, a tendências das emissões de CO₂ dos transportes constitui motivo de especial preocupação. As emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros particulares representam aproximadamente metade de todas as emissões de CO₂ do sector dos transportes e aproximadamente 12% das emissões totais de CO₂ da UE. Prevê-se que as emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros venham a aumentar significativamente, o que poderá pôr em causa os compromissos da Comunidade em relação às alterações climáticas.

1.2 A estratégia comunitária CO₂/automóveis

Embora até meados dos anos 80 se tenha verificado uma clara tendência para o melhoramento da eficiência de consumo de combustível dos automóveis de passageiros, o consumo médio de combustível por quilómetro tem permanecido aproximadamente estável desde então. As emissões específicas médias de CO₂ da frota actual de automóveis de passageiros, tal como medidas pelo ciclo de ensaio 'euromix'¹, são calculadas em aproximadamente 170 g/km.

A estratégia comunitária para diminuição das emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros através de uma melhor economia de combustível, tal como proposta pela Comissão² e endossada pelo Conselho³, inclui um objectivo para os automóveis de passageiros novos, que consiste em alcançar emissões específicas médias de CO₂ de 120 g/km até 2005 (ou, o mais tardar, 2010). A estratégia CO₂/automóveis tem três vertentes, a saber um acordo ambiental com os fabricantes, um enquadramento para os incentivos fiscais e um regime de rotulagem da economia de combustível, com que se pretende influenciar a escolha do consumidor.

¹ Definido na Directiva 80/1268/CEE relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao consumo de combustível dos veículos a motor (JO L 375 de 31.12.1980, p. 36).

² Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu - Estratégia comunitária para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos de passageiros e melhorar a economia de combustível (COM (95) 689 final).

³ Conclusões do Conselho de 25 de Junho de 1996.

Nas suas conclusões de 25 de Junho de 1996, o Conselho indicou que a aplicação de um regime de monitorização das emissões de CO₂ provenientes dos automóveis de passageiros novos tem uma importância "crucial" para a avaliação da eficácia da estratégia CO₂/automóveis. Além disso, o Conselho solicitou à Comissão a apresentação de relatórios regulares sobre os impactos da estratégia CO₂/automóveis no mercado dos automóveis novos. O Conselho indicou ainda que as medidas para diminuir as emissões de CO₂ devem ser coerentes com outros objectivos, nomeadamente objectivos ambientais e, em especial, de qualidade do ar, incluindo o ozono troposférico e a acidificação, não devendo pôr em causa a segurança do tráfego.

A motivação para o estabelecimento de um regime de monitorização das emissões médias de CO₂ dos automóveis de passageiros novos constitui parte integrante do desenvolvimento da estratégia comunitária CO₂/automóveis. Como tal, uma das funções desse regime será a verificação do correcto funcionamento de qualquer acordo que venha a ser alcançado com os fabricantes automóveis para a diminuição do consumo de combustível dos seus veículos.

Se não for alcançado qualquer acordo e se opte pela via legislativa, continuará a ser necessário um sistema de monitorização, uma vez que a realização do objectivo de 120 g CO₂/km dependerá não só dos avanços tecnológicos nos veículos (p.ex. através do estabelecimento de valores-limite) como também do futuro desenvolvimento do mercado de automóveis novos. Os desenvolvimentos do mercado resultantes, por exemplo, da rotulagem da economia de combustível e de medidas fiscais terão de ser controlados da mesma forma que eventuais desenvolvimentos negativos. Assim, se houver, por exemplo, um movimento geral dos consumidores no sentido de adquirirem veículos de maior porte os benefícios resultantes da diminuição das emissões de cada automóvel poderão ser anulados por essa tendência geral para modelos menos eficientes em termos de consumo.

Logo, será sempre necessário um sistema de monitorização, independentemente do conjunto concreto de políticas que venham a integrar a estratégia comunitária CO₂/automóveis.

1.3 Situação actual

Actualmente não existe qualquer regime de monitorização das emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros novos a nível comunitário e nenhum Estado-membro aplica qualquer regime desse tipo a nível nacional. Para a aplicação de um regime de monitorização, a grande dificuldade que se coloca é saber como associar de forma transparente a informação respeitante às vendas ou às novas matrículas com os dados oficiais de consumo de combustível.

Diversas organizações privadas publicaram estimativas do consumo médio de combustível dos automóveis dos passageiros ponderadas em função das vendas. Assim, por exemplo, o VDA (*Verband Deutscher Automobilindustrie*) compilou valores para a frota alemã de automóveis domésticos desde 1978.

O regime mais abrangente de monitorização das emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros novos foi o desenvolvido pela Conferência Europeia dos Ministros de Transporte (CEMT)⁴ utilizando a base de dados BDSA (*Base de Données Statistiques Automobiles*), que abrange 15 países. A BDSA é compilada pelo CCFA (*Comité des Constructeurs Français d'Automobiles*) a partir de diversas fontes e contém, inevitavelmente, alguns erros. Além disso, não abrange todos os automóveis de passageiros recentemente matriculados (apenas 87% dos automóveis novos nos países da CEMT).

1.4 Consulta às partes interessadas

O processo de preparação da presente proposta incluiu três reuniões com os peritos dos Estados-Membros, da Conferência Europeia dos Ministros de Transporte (CEMT), da indústria e com as ONG, para além de extensas discussões bilaterais com diversos Estados-Membros e com a Associação Europeia de Fabricantes Automóveis (ACEA), que manifestaram, em geral, o seu apoio ao regime de monitorização CO₂/automóveis que é proposto.

2. PROPOSTA DE DECISÃO

2.1 Objectivos

A Comunidade adoptou um objectivo para as emissões específicas médias de CO₂ de 120 g/km, a alcançar até 2005 pela frota de automóveis de passageiros novos da UE. Actualmente não há qualquer mecanismo para monitorizar de forma precisa as emissões específicas médias de CO₂ dos automóveis de passageiros novos na UE. Os objectivos da proposta de decisão do Conselho são, por conseguinte:

- avaliar a eficácia da estratégia comunitária CO₂/automóveis.
- fornecer informação sobre as alterações da frota de automóveis de passageiros, devidas à aplicação da estratégia, que possam afectar outros objectivos da política comunitária tais como a qualidade de ar, as concentrações de ozono ao nível do solo, a acidificação regional ou a segurança rodoviária.
- avaliar o impacto da estratégia CO₂/automóveis no mercado de automóveis novos.

2.2 Tipo de informação a recolher

A proposta de decisão prevê um regime de monitorização com recolha de informação sobre as emissões específicas de CO₂, o fabricante, o combustível, a massa, a potência e a cilindrada do motor de cada automóvel de passageiros recentemente matriculado. O Conselho, nas suas conclusões, expressou o desejo de que qualquer regime de monitorização seja baseado em dados oficiais das

⁴ "Relatório sobre a monitorização do consumo de combustível e das emissões de CO₂ dos automóveis novos", Conferência europeia dos Ministros de Transporte, CEMT/CM (97) 17.

autoridades competentes dos Estados-membros. O tipo de dados a recolher e comunicar decorre dos objectivos que um regime de monitorização deverá cumprir e também da necessidade de monitorizar o progresso no sentido da realização do objectivo comunitário para as emissões específicas de CO₂.

Em primeiro lugar, devem ser fornecidos dados que permitam avaliar as alterações da frota de automóveis de passageiros novos devidas à aplicação da estratégia e que possam afectar outros objectivos da política comunitária tais como a acidificação, a qualidade de ar ou as concentrações de ozono ao nível do solo. As emissões dos veículos a gasolina e a diesel, por exemplo, contribuem de forma diferente para esses efeitos ambientais, pelo que um aumento da parte de mercado de um ou outro dos tipos de combustível poderá ter implicações para a realização desses objectivos comunitários.

Em segundo lugar, o Conselho, nas suas conclusões de 25 de Junho de 1996, solicitou especificamente à Comissão que tomasse em conta a importância das contribuições de cada fabricante automóvel para a diminuição do consumo de combustível. Por conseguinte, é importante do ponto de vista da Comunidade e dos fabricantes que o regime de monitorização permita verificar se todos os fabricantes estão a contribuir para o sucesso de qualquer acordo ambiental.

Em terceiro lugar, a recolha de dados relativos à distribuição das emissões de CO₂, das massas e das potências e cilindradas dos motores permitirá avaliar a influência da estratégia CO₂/automóveis sobre as características do mercado de automóveis novos, tal como foi solicitado pelo Conselho (p.ex. para identificar tendências como a maior procura de veículos de menores dimensões). Essa informação poderá também ser útil para a avaliação do potencial impacto sobre a segurança rodoviária, da futura procura de combustíveis, da competitividade da indústria automóvel, etc.

O regime de monitorização proposto permitirá uma melhor compreensão das características das emissões provenientes da frota de automóveis de passageiros, e permitirá igualmente auxiliar os Estados-membros na avaliação de tais emissões, no âmbito da Decisão 93/389/CEE do Conselho relativa a um mecanismo de vigilância das emissões comunitárias de CO₂ e de outros gases responsáveis pelo efeito de estufa⁵.

2.3 Descrição do regime de monitorização proposto

O funcionamento do regime proposto depende da recolha dos dados apropriados pelas autoridades competentes dos Estados-membros. Os dados respeitantes a cada veículo automóvel matriculado num determinado ano civil, incluindo as respectivas emissões específicas de CO₂, terão de ser recolhidos e sujeitos a um tratamento simples (p.ex.: cálculo das emissões específicas médias de diferentes grupos de veículos). Esses dados agregados deverão depois ser comunicados à Comissão, que reunirá os dados à escala da UE antes de publicar um relatório anual. Esta informação ficará à disposição dos consumidores e das organizações que representam os seus interesses.

⁵ JO L 167 de 9.7.1993, p. 31.

Todos os dados a incluir no regime de monitorização proposto estarão disponíveis até à data de aplicação proposta, em virtude da legislação comunitária já existente ou planeada respeitante à homologação dos veículos a motor e respectivos reboques⁶. Esses dados deverão ser coerentes entre todos os Estados-membros, uma vez que todas as autoridades de homologação nacionais devem satisfazer as exigências da legislação comunitária para o sector. Não será necessário recolher qualquer dado adicional.

Das respostas que a Comissão recebeu aos seus pedidos de informação é aparente que a maioria dos Estados-membros, se não mesmo todos, dispõem de bases de dados centralizadas e automatizadas de matrícula de veículos, que já contêm muita da informação exigida pelo regime de monitorização proposto. A informação contida nas fichas de matrícula provem do certificado de conformidade (CC) ou da documentação de homologação (ver abaixo).

A informação necessária para o regime de monitorização proposto deverá ser recolhida pelas autoridades competentes dos Estados-membros, que serão, em muitos casos, os mesmos organismos oficiais que são responsáveis pela recolha dos dados para a matrícula dos veículos. Os vários regimes de matrícula de veículos nos Estados-membros apresentam alguma heterogeneidade, não sendo intenção da presente decisão harmonizar esses sistemas mas simplesmente utilizar a informação que já é actualmente recolhida. Na maior parte dos casos, poderão ser necessários ligeiros melhoramentos dos sistemas de matrícula, para recolher e armazenar as categorias de informação exigidas que não são actualmente recolhidas ou para garantir a qualidade dos dados.

Foi decidido adoptar uma abordagem flexível para a recolha dos dados de monitorização. O procedimento preferido será a utilização do CC como fonte dos dados, mas a decisão permitirá abordagens alternativas se se demonstrar que os seus resultados são equivalentes. Os Estados-membros só serão obrigados a recolher os dados essenciais para os objectivos do regime de monitorização CO₂/automóveis, o que irá minimizar as necessidades de adaptação dos sistemas nacionais de matrícula de veículos. Na prática, os dados relativos às emissões de CO₂ poderão não estar disponíveis para a pequena proporção dos veículos matriculados em cada ano que não sejam abrangidos pelo processo de homologação a nível europeu, como pode acontecer, por exemplo, com automóveis produzidos em séries limitadas, importados do exterior da UE por privados ou construídos a partir de *kits*. Não se prevê que esses veículos venham a influenciar o valor médio das emissões específicas de CO₂ na Europa.

2.4 Implicações financeiras

Foi solicitado aos Estados-membros que calculassem os custos de aplicação do regime de monitorização proposto. Contudo, a situação é complicada pelo facto de que alguns Estados-membros já terem iniciado o processo de melhoramento dos respectivos sistemas de matrícula por razões internas (p.ex.: impostos sobre a

⁶ Directiva 70/156/CEE (JO L 42 de 23.2.1970, p. 1), com a última alteração que lhe foi dada pela Directiva 96/27/CE, (JO L 169 de 8.7.1996, p. 1).

aquisição ou entrada em circulação calculados em função das emissões dos veículos). A recente proposta da Comissão no sentido de harmonizar os certificados de matrícula na Comunidade poderá também fornecer um estímulo para que alguns Estados-membros alterem os seus sistemas de matrícula de automóveis⁷.

Os Estados-membros que responderam indicaram que os custos associados com estas modificações podem ser estimados entre 17 000 - 125 000 ecus, embora a maioria mencionasse custos na parte inferior desse intervalo. Os Estados-membros indicaram ainda que há custos anuais adicionais associados ao funcionamento do regime de monitorização, que podem ser estimados em 1 000 - 42 000 ecus. Os custos associados à fase inicial da aplicação de um regime de monitorização CO₂/automóveis nos quinze Estados-membros foram estimados em cerca de 500 000 - 1 milhão de ecus. Os custos de funcionamento anuais deverão ser ligeiramente inferiores a esse valor.

2.5 Homologação de veículos

A informação necessária para o funcionamento do regime de monitorização proposto já existe no actual processo de homologação CE dos veículos a motor. A medição das emissões específicas de CO₂ constitui parte integrante desse processo de homologação⁸.

Como parte do pedido para a homologação de um veículo, o fabricante deve fornecer um *dossier de fabrico* que contém os detalhes técnicos do *modelo* de veículo em causa. A partir do momento em que a homologação tenha sido concedida, a autoridade de homologação a quem foi apresentado o pedido original emite um *certificado de homologação*. Além disso, o *dossier de fabrico*, com toda a informação técnica relevante referente à homologação, é distribuído às restantes autoridades de homologação nacionais na Comunidade.

De acordo com o disposto no artigo 6º da Directiva 70/156/CEE, alterada pela Directiva 92/53/CEE⁹, o fabricante, na sua capacidade de detentor de uma homologação para o veículo, emitirá um *certificado de conformidade* (CC) para cada veículo novo. Além disso, o artigo 7º da mesma directiva indica que " Cada Estado-membro deve matricular ou permitir a venda ou a entrada em serviço de veículos novos, por motivos relacionados com a respectiva construção e funcionamento se, e só se, esses veículos estiverem acompanhados de um certificado de conformidade válido". O CC é específico de cada veículo e contém todos os dados relevantes exigidos para a aplicação da decisão actualmente em vigor. A Comissão adoptou entretanto uma directiva¹⁰ que altera a Directiva 70/156/CEE por forma a garantir que o valor das emissões específicas de CO₂ passe a constar do CC ainda antes da entrada em vigor do regime de monitorização proposto.

⁷ Comunicação sobre uma proposta de directiva do Conselho relativa aos documentos de matrícula dos veículos a motor e seus reboques (COM (97) 248 final).

⁸ Directiva 80/1268/CEE (JO L 375 de 31.12.1980, p. 36) com a alteração que lhe foi dada pela Directiva 93/116/CE (JO L 329 de 30.12.1993, p. 39).

⁹ JO L 225 de 10.8.1992, p. 1.

¹⁰ Directiva da Comissão, JO L de

O fabricante pode subdividir um *modelo* de veículo em *variantes* e *versões*, cujos dados técnicos relevantes devem igualmente constar do *dossier de fabrico* e do *pacote informativo*. O modelo, variante e versão são identificados por um código numérico exclusivo. Além disso, o fabricante declarará um único valor oficial para as emissões de CO₂ de cada versão. Para o regime de monitorização proposto, a intenção é utilizar apenas os dados específicos a cada versão, que são os contidos no CC.

Os fabricantes adoptam práticas diferentes no que diz respeito ao grau de diferenciação de um determinado modelo de veículo (ou seja, ao número de versões diferentes que declaram). Numa mesma versão podem existir algumas diferenças entre as emissões de CO₂ dos diferentes veículos, mas para efeitos de homologação o fabricante deve declarar as emissões de CO₂ do “pior caso”. Esse valor é o que consta do CC. É óbvio que quantas mais versões um fabricante declarar mais exacto será o valor das emissões médias de CO₂ para um determinado modelo de veículo. A maior diferenciação poderá igualmente conduzir a uma maior redução aparente das emissões específicas médias de CO₂ da frota de automóveis novos de um determinado fabricante em relação à situação actual, o que só vem reforçar a exigência de que o regime de monitorização utilize dados específicos a cada versão.

Se os fabricantes diferenciarem mais os seus modelos de veículo, isso poderá implicar uma sobrecarga técnica para os sistemas nacionais de matrícula de veículos. Os Estados-Membros que estão a planear melhoramentos dos seus sistemas de matrícula num futuro próximo terão de tomar esse elemento em consideração.

2.6 Ciclos de ensaio e medição das emissões de CO₂

Até 1997, o consumo de combustível e as emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros eram medidos utilizando o ciclo de ensaio “euromix”, tal como definido na Directiva 80/1268/CEE. Esse ciclo foi entretanto substituído pelo mesmo ciclo de ensaio que é utilizado para medir as emissões provenientes dos gases de escape dos automóveis de passageiros, o chamado ciclo combinado de condução urbana/extra-urbana (ECE+EUDC)¹¹. No entanto, a proposta de directiva¹², se adoptada, alterará o ciclo de ensaio utilizado na CE para a medição das emissões provenientes dos gases de escape e introduzirá novos combustíveis de referência, a partir de 1 de Janeiro de 2000 para os novos modelos de veículos e a partir de 1 de Janeiro de 2001 para todos os automóveis novos. O ciclo de ensaio especificado para a medição das emissões CO₂, permanecerá, contudo, inalterado. A Comissão tem, portanto, a intenção de adiantar a entrada em vigor das alterações, de forma a garantir que as emissões provenientes dos gases de escape e o CO₂ são medidos de acordo com o mesmo procedimento de ensaio já a partir de 1 de Janeiro de 2000.

¹¹ Definido na Directiva 91/441/CEE (JO L 242 de 30.8.1992, p. 1), que altera a Directiva 70/220/CEE (JO L 76 de 6.4.1970, p. 1) relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes às medidas a tomar contra a poluição do ar pelos gases provenientes dos motores de ignição comandada que equipam os veículos a motor.

¹² Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu relativa a uma estratégia para o controlo das emissões atmosféricas provenientes dos transportes rodoviários tendo em conta os resultados do programa Auto-Oil (COM (96) 248 final).

Como consequência da alteração do actual ciclo de condução ECE, as emissões específicas médias de CO₂, tal como medidas para efeitos de homologação (e de utilização no regime de monitorização das emissões de CO₂) irão sofrer um aumento que poderá ser da ordem dos 3%, embora este valor seja uma simples estimativa. Uma vez que o regime de monitorização abrangido pela proposta de decisão será iniciado em 1 de Janeiro de 2000, é provável que esse aumento nas emissões específicas de CO₂ venha a ser detectado, pelo que é importante ter consciência da sua origem.

2.7 Que combustíveis estão incluídos?

Um dos requisitos importantes para o correcto funcionamento do regime de monitorização é a precisão e consistência dos dados recolhidos pelos Estados-membros. Esse facto já foi reconhecido pelo Conselho, que solicitou que qualquer regime que venha a ser aplicado se baseie nos dados oficiais recolhidos pelas autoridades competentes nos Estados-membros.

O princípio supracitado exclui, por conseguinte, os dados que não sejam medidos de forma coerente, utilizando combustíveis padrão e procedimentos comuns a toda a Comunidade. Por conseguinte, é lógico que o regime de monitorização seja limitado aos dados recolhidos nos termos da legislação de homologação CE. Actualmente esses dados só são discriminados para os veículos a diesel e a gasolina, embora a intenção seja passar a incluir o gás natural comprimido (CNG) e os gases liquefeitos de petróleo (LPG). A Comissão apresentará propostas de alteração da presente decisão à medida que novos combustíveis venham a ser incluídos na legislação de homologação. Inicialmente, espera-se que poucos veículos abastecidos a gás sejam homologados, pelo que o seu impacto em termos de emissões médias de CO₂ da frota de automóveis novos será pequeno.

A inclusão dos veículos eléctricos é problemática, devido à dificuldade na avaliação dos benefícios da sua utilização em termos das emissões totais de CO₂. Embora as emissões de CO₂ desses veículos sejam nulas, as suas emissões ao longo do ciclo de vida podem ser consideráveis. Além disso, essas emissões podem variar muito através da Comunidade, devido à grande variação na estrutura das indústrias de produção de electricidade dos Estados-membros.

2.8 Garantia de qualidade dos dados

Os Estados-membros serão responsáveis pela validade e precisão dos dados que recolhem. O regime de monitorização proposto apenas utilizará dados oficiais dos Estados-membros, recolhidos a partir da documentação de homologação ou dos certificados de conformidade. Além disso, foram estabelecidos certos critérios em relação à forma como essas fontes de dados deverão ser utilizadas.

Existem, no entanto, diversas fontes potenciais de erro que já foram referidas na proposta. Essas fontes incluem o erro humano na conversão dos dados contidos na documentação de homologação (papel) para o formato digital, a selecção dos dados correctos e específicos a cada versão nessas bases de dados electrónicas de homologação, os erros humanos durante a transferência dos dados do certificado de conformidade (papel) para a ficha electrónica de matrícula durante o processo

de matrícula dos veículos e a transmissão de dados incorrectos por parte dos fabricantes e comerciantes, durante o processo automatizado de matrícula de veículos. Será pedido aos Estados-membros que, na medida do possível, minimizem esses erros e avaliem a qualidade dos dados que recolhem. A precisão dos dados assume uma importância primordial, uma vez que os mesmos serão utilizados para avaliar a eficácia da estratégia comunitária CO₂/automóveis e o desempenho dos fabricantes automóveis em termos de diminuição das emissões de CO₂ da frota de automóveis novos. De qualquer forma, a Comissão irá avaliar o funcionamento do sistema de monitorização e poderá, caso necessário, propor medidas apropriadas para melhorar o seu funcionamento.

2.9 Sistemas de matrícula de automóveis nos Estados-membros

A presente proposta de decisão não tem a intenção de harmonizar os diferentes sistemas nacionais de matrícula de veículos, mas apenas basear-se nos mesmos para extrair dados com uma certa qualidade para efeitos de monitorização. A aplicação do regime de monitorização poderá no entanto exigir, como efeito indirecto, a adaptação de alguns dos sistemas nacionais de matrícula a seguir descritos, que são algo heterogéneos. Os dados contidos nas bases de dados nacionais de matrículas são apresentados de forma resumida no Quadro 1.

2.9.1 *Áustria*

Para matricular um automóvel de passageiros novo, o comprador deve apresentar um CC ao organismo regional apropriado. As autoridades regionais transmitem depois os dados ao Ministério do Interior (e ao serviço central de estatística), onde é criada uma ficha de matrícula numa base de dados centralizada. A Áustria tem estado a aplicar um novo imposto sobre a aquisição de automóveis que se baseia actualmente no consumo de combustível e que se pretende venha a ser baseado nas emissões específicas de CO₂. Esse sistema deverá contribuir para a precisão e qualidade dos dados recolhidos para objectivos de monitorização.

2.9.2 *Bélgica*

Existe um sistema de matrícula centralizado dos automóveis de passageiros onde os dados necessários para cada processo de matrícula são retirados da documentação de homologação, com excepção dos veículos importados por privados, caso em que é utilizado o CC, quando existe.

2.9.3 *Dinamarca*

A matrícula dos automóveis de passageiros é feita através de um sistema automatizado. Estão previstas alterações administrativas que permitirão a inclusão do consumo de combustível na ficha electrónica de matrícula que será utilizada como base para o cálculo do imposto de circulação. Os dados de matrícula são retirados da documentação de homologação ou então é utilizada a informação do CC em conjunto com uma inspecção do veículo.

2.9.4 *Finlândia*

A matrícula dos automóveis de passageiros novos é executada em tempo real em organismos como por exemplo os centros oficiais de inspecção, existindo já uma base de dados específicos a cada versão dos diferentes veículos. A informação é obtida a partir de uma base de dados com a documentação de homologação ou de uma inspecção de veículo, mas não do CC.

2.9.5 *França*

A ficha e certificado de matrícula são criados mediante pedido e apresentação do CC à autoridade competente do *Departament* por parte do proprietário do veículo. Todas as fichas de matrícula são armazenadas numa base de dados centralizada de matrículas, que contém a informação específica a cada versão. Esses dados específicos a cada versão são recolhidos a partir de uma base de dados de homologação utilizando os números de modelo, variante e versão constantes do CC apresentado pelo proprietário de veículo.

2.9.6 *Alemanha*

A informação relativa aos veículos matriculados é armazenada numa base de dados centralizada a nível nacional. A informação é retirada da documentação de homologação, embora os dados técnicos para diferentes versões semelhantes, tal como definidas pela legislação de homologação, sejam armazenados na base de dados de forma agregada. A informação técnica respeitante a cada “versão agregada” é enviada às autoridades de matrícula regionais (responsáveis perante os Estados Federados), que emitem um documento de matrícula ("*Fahrzeugschein*") ao candidato mediante apresentação de um “CC alemão” ("*Fahrzeugbrief*"), que pode ser emitido pelo fabricante ou importador se para tal estiver autorizado pelo KBA, com base numa homologação existente.

2.9.7 *Grécia*

A Direcção de Informação do Ministério dos Transportes mantém uma base de dados electrónica nacional com os dados de matrícula dos veículos. Quando um veículo é apresentado para matrícula, uma das autoridades regionais responsáveis vai extrair os dados às fichas de matrícula contidas na base de dados de homologação. Antes de o veículo poder ser matriculado, a informação da ficha de homologação é verificada por comparação com os dados contidos no CC, utilizando os números de modelo, variante e versão para aceder à base de dados de homologação.

2.9.8 *Irlanda*

Os dados técnicos necessários para a matrícula de um automóvel de passageiros novo são fornecidos pelos distribuidores autorizados em formato electrónico, sendo armazenados numa base de dados centralizada. Esses dados são basicamente os mesmos que constam do CC. Os pedidos de matrícula dos veículos novos são feitos em tempo real a partir dos gabinetes locais, desencadeando um processo de extracção dos dados necessários da base de dados centralizada, que são depois incorporados numa ficha de matrícula.

2.9.9 Itália

Não foi recebida qualquer informação em relação ao sistema de matrícula de veículos em Itália.

2.9.10 Luxemburgo

Existe uma base de dados central computadorizada das matrículas dos automóveis de passageiros. Os dados são geralmente retirados da documentação de homologação fornecida pelos fabricantes ou do CC que acompanha cada automóvel novo. Actualmente, só são armazenados os dados necessários para o funcionamento e cálculo da taxa de circulação anual.

2.9.11 Países Baixos

A actual base de dados de matrículas de veículos irá ser substituída nos Países Baixos nos próximos 1-2 anos. Actualmente, a informação específica a cada versão, obtida da documentação de homologação, é armazenada numa base de dados central mantida pelas autoridades centrais emissoras de matrículas. O importador (fabricante/comerciante) de um veículo novo solicita à autoridade central emissora de matrículas o fornecimento de um cartão de matrícula, mediante transmissão de certos dados que aparecem no CC e que podem ser enviados electronicamente à mesma autoridade central. O cartão de matrícula é depois enviado ao vendedor e, finalmente, ao comprador de um automóvel novo.

2.9.12 Portugal

Existe uma base de dados central computadorizada das matrículas dos automóveis de passageiros. A informação é recolhida a partir do CC.

2.9.13 Espanha

As autoridades de tráfego provinciais utilizam dados recolhidos a partir de uma "ficha técnica de inspecção" (baseada no CC) para criar uma ficha electrónica de matrícula durante o processo de matrícula do veículo. A Direcção Geral de Tráfego é responsável por uma base centralizada onde as fichas de matrícula são armazenadas.

2.9.14 Suécia

Durante o matrícula de um determinado automóvel de passageiros novo, os dados do CC são extraídos e utilizados para criar uma ficha de matrícula para o veículo. Existe uma base de dados central informatizada para o armazenamento dessas fichas de matrícula.

2.9.15 Reino Unido

Actualmente, existe uma base de dados central computadorizada das matrículas automóveis. A informação de homologação é utilizada, embora não haja qualquer "extracção de dados" a partir das respectivas bases. Para os veículos de séries limitadas, é utilizado o CC. O sistema de matrículas está actualmente a ser actualizado, o que permitirá que o fabricante/negociante possa fornecer os dados

necessários de forma automática (basicamente, será uma versão electrónica do CC) e que os certificados de matrícula sejam criados em tempo real nos próprios stands de vendas. Está previsto que, em 1999, 90% das primeiras matrículas serão executadas dessa forma.

3. JUSTIFICAÇÃO NO QUE SE REFERE AO PRINCÍPIO DE SUBSIDIARIEDADE

a) *Quais os objectivos da acção prevista relativamente às obrigações da Comunidade?*

A estratégia comunitária para diminuir as emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros novos define um objectivo de 120 g/km, em média, para as emissões de CO₂ de todos os automóveis novos vendidos na Comunidade. Esse objectivo deverá ser alcançado até 2005 (ou, o mais tardar, 2010).

É necessário criar um regime de monitorização das emissões específicas médias de CO₂ dos automóveis de passageiros novos, a fim de avaliar a eficácia da estratégia comunitária, tal como foi reconhecido pelo Conselho, nas suas conclusões de 25 de Junho de 1996.

b) *A acção prevista é da competência exclusiva da Comunidade ou é simultaneamente da competência desta e dos Estados-membros?*

Competência partilhada, artigo 130º-S.

c) *Qual a dimensão comunitária do problema (por exemplo, quantos Estados-membros são afectados e que solução tem sido adoptada até ao momento)?*

A estratégia CO₂/automóveis define um objectivo comunitário e, por conseguinte, a avaliação da eficácia dessa estratégia exige uma monitorização a nível comunitário. Actualmente, não existe qualquer sistema a nível da UE que permita monitorizar as emissões específicas de CO₂ dos automóveis novos. Só os Estados-membros é que recolhem dados suficientemente precisos e completos para o funcionamento de um sistema de monitorização. Todos os Estados-membros são afectados. Por conseguinte, para que o regime de monitorização a nível comunitário seja bem sucedido será necessária a participação de todos os Estados-membros.

d) *Qual a solução mais eficaz em termos de uma comparação entre os meios da Comunidade e os dos Estados-membros?*

A coordenação a nível comunitário é necessária devido à natureza do objectivo estabelecido. Os Estados-membros continuarão a ser responsáveis pela recolha, armazenamento e transmissão dos dados em causa. A proposta de decisão apenas prevê que os dados sejam agregados a nível da UE.

e) *Qual a mais-valia concreta decorrente da acção proposta e qual o custo de uma não intervenção?*

O principal benefício da medida proposta será a capacidade de avaliar a eficácia das políticas comunitárias de redução das emissões específicas de CO₂ dos automóveis de passageiros novos. O custo de uma não intervenção é difícil de calcular em termos monetários, mas se as medidas para reduzir essas emissões não forem bem sucedidas o risco de interferência antropogénica com o sistema climático será muito maior. É extremamente difícil calcular os benefícios associados com a aplicação de um regime de monitorização CO₂/automóveis. Na prática, trata-se da única forma de monitorizar o progresso no sentido do objectivo comunitário para as emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros.

Foi solicitado aos Estados-membros que calculassem os custos de aplicação do regime de monitorização proposto. Os Estados-membros que responderam indicaram que os custos associados com estas modificações podem ser estimados entre 17 000 - 125 000 ecus, embora a maioria mencionasse custos na parte inferior desse intervalo. Os Estados-membros indicaram ainda que há custos anuais adicionais associados ao funcionamento do regime de monitorização que podem ser estimados em 1 000 - 42 000 ecus. Os custos associados à fase inicial da aplicação de um regime de monitorização CO₂/automóveis nos quinze Estados-membros foram estimados em cerca de 500 000 - 1 milhão de ecus. Os custos de funcionamento anuais deverão ser ligeiramente inferiores a esse valor.

f) *Quais as modalidades de acção à disposição da Comunidade?*

Para que o regime de monitorização funcione em todos os Estados-membros, há um conjunto mínimo de dados que deverá ser anualmente transmitido à Comissão, tendo sido considerado que uma recomendação ou apoio financeiro não seriam suficientes para garantir que tal venha a acontecer. O objectivo da legislação proposta é garantir que os Estados-membros transmitam os dados à Comissão. Não se pretende a harmonização das disposições nacionais.

Por conseguinte, havia que escolher entre uma decisão e uma directiva. Os precedentes¹³ estabelecidos pela legislação comunitária existente em sectores similares parecem indicar que uma decisão será a forma mais apropriada.

g) *Será necessária uma regulamentação uniforme ou será suficiente uma Directiva que estabeleça os objectivos gerais, deixando a cargo dos Estados-membros as medidas de execução?*

Tal como foi indicado na alínea f), acima, o objectivo da proposta de decisão é garantir a disponibilidade de certos dados a nível comunitário. O regime de monitorização exige uma informação bastante específica, que deverá ser obtida a partir de fontes semelhantes em toda a Comunidade, a fim de garantir que a informação proveniente de cada Estado-membro seja coerente com a dos restantes

¹³ a) Decisão 97/101/CE do Conselho, de 27 de Janeiro de 1997, que estabelece um intercâmbio recíproco de informações e de dados provenientes das redes e estações individuais que medem a poluição atmosférica nos Estados-membros (JO L 35 de 5.2.1997, p. 14); b) Decisão 93/389/CEE do Conselho, de 24 de Junho de 1993, relativa a um mecanismo de vigilância das emissões comunitárias de CO₂ e de outros gases responsáveis pelo efeito de estufa (JO 167 de 9.7.1993, p. 31).

e tenha um grau de precisão comparável. Contudo, a intenção não é harmonizar os sistemas nacionais de matrícula de veículos. Para que o regime de monitorização funcione de forma apropriada só será necessário que os sistemas de matrícula incluam um conjunto *mínimo* de dados com um nível de precisão apropriado. Os Estados-membros continuarão a dispor de flexibilidade no que se refere ao funcionamento dos seus sistemas nacionais de matrícula de veículos.

4. CONTEÚDO DO PROPOSTA

4.1 Artigo 1º

Solicita aos Estados-membros que apliquem um sistema de monitorização das emissões específicas médias de CO₂ dos automóveis de passageiros novos no seu território. Só é aplicável aos automóveis de passageiros matriculados pela primeira vez na UE.

4.2 Artigo 2º

Este artigo apresenta a definição de alguns dos termos que constam da proposta de decisão.

4.3 Artigo 3º

Este artigo, juntamente com o Anexo I, indica que dados específicos ao veículo devem ser recolhidos pelos Estados-membros e utilizados para efeitos do regime de monitorização CO₂/automóveis. Além disso, indica as responsabilidades dos Estados-membros no que se refere à validade e qualidade dos dados que recolhem.

4.4 Artigo 4º

Este artigo especifica os dados que devem ser comunicados à Comissão. A preparação dos dados exige um tratamento bastante simples dos dados específicos ao veículo recolhidos ao longo do ano civil precedente. Esse tratamento é descrito no Anexo III.

Os dados transmitidos à Comissão deverão ter um certo formato, que é descrito no Anexo IV. Propõe-se que os Estados-membros disponham de um prazo de três meses após o final de um determinado ano civil dado para transmitir os seus dados à Comissão, alargado a seis meses no primeiro ano de aplicação.

4.5 Artigo 5º

Este artigo exige simplesmente que os Estados-membros designem um organismo para a recolha e comunicação dos dados de monitorização e informem a Comissão dessa designação.

4.6 Artigo 6º

Este artigo solicita aos Estados-membros que informem a Comissão da forma como pretendem aplicar o disposto na decisão.

4.7 Artigo 7º

Este artigo descreve a obrigação que incumbe à Comissão no sentido de apresentar um relatório sobre o funcionamento do regime de monitorização até 31 de Dezembro de 2003.

4.8 Artigo 8º

Este artigo refere a intenção da Comissão de apresentar um relatório anual ao Conselho com os dados de monitorização recebidos dos Estados-membros.

4.9 Artigo 9º

Este artigo indica que os Estados-membros são os destinatários da decisão do Conselho.

4.10 Anexo I

Este anexo descreve a informação que deverá ser recolhida pelos Estados-membros, indicando igualmente onde esses dados devem ser recolhidos.

4.11 Anexo II

Este anexo descreve as condições que regem a utilização de certas fontes de dados, que não o certificado de conformidade, para efeitos do regime de monitorização proposto, indicando ainda diversas fontes potenciais de erro.

4.12 Anexo III

Este anexo descreve os tratamentos matemáticos a aplicar pelos Estados-membros aos dados recolhidos, antes da sua transmissão à Comissão.

4.13 Anexo IV

Este anexo descreve o formato em que os dados de monitorização devem ser comunicados à Comissão.

Quadro 1. Resumo dos dados incluídos nas bases de dados nacionais de matrículas automóveis

	Fonte dos dados		Informação contida em fichas electrónicas				
	Homologação	Certificado de Conformidade	Combustível	Massa (da carroçaria em ordem de marcha)	Fabricante	Potência	Cilindrada
Áustria		sim	sim	sim	sim	sim	sim
Bélgica	sim	(automóveis importados por privados)	sim		sim	sim	sim
Dinamarca	sim	(em alguns casos, mediante inspecção do veículo)	sim	sim (sem combustível, refrigerante e óleo)	sim	não	não
Finlândia	Verificação cruzada	sim	sim	sim	possível através do NIV	sim	sim
França	sim		sim	sim (não se baseia no CC)	sim	sim	sim
Alemanha	sim		sim	sim (não se baseia no CC)	sim	sim	sim
Grécia	sim	(verificação pelo CC)	sim	?	sim	sim	?
Irlanda		sim (fornecido pelo distribuidor)	sim	não - mas possível	sim	não - mas possível	sim
Itália	sim	sim					
Luxemburgo	sim	sim					
Países Baixos	sim	automóveis importados por privados	sim	sim (massa em ordem de marcha menos 100 kg)	sim	não - mas possível	não - mas possível
Portugal		sim	sim	sim	sim		
Espanha	sim		sim		sim	(Potência fiscal)	sim
Suécia		sim	sim	sim	sim	sim	sim
Reino Unido	sim (sem extracção)	sim (automóveis de séries limitadas)	sim	não	sim	não	sim

Proposta de
DECISÃO DO CONSELHO

que estabelece um regime de monitorização das emissões específicas médias
de dióxido de carbono dos automóveis de passageiros novos

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 1 do seu artigo 130.º-S,

Tendo em conta a proposta da Comissão¹⁴,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social¹⁵,

Deliberando em conformidade com o procedimento previsto no artigo 189.º-C do Tratado, em cooperação com o Parlamento Europeu¹⁶,

- (1) Considerando que a Comunidade reconhece que as concentrações atmosféricas dos gases com efeito de estufa devem ser estabilizadas a um nível que evite uma interferência antropogénica perigosa com o sistema climático;
- (2) Considerando que a Comunidade se comprometeu, no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as alterações climáticas, a estabilizar as suas emissões de dióxido de carbono (CO₂) aos níveis de 1990 até 2000;
- (3) Considerando que a Comunidade aceitou o objectivo de redução das suas emissões de um conjunto de gases com efeito de estufa em 8% em relação aos níveis de 1990 durante o período 2008-2012, no âmbito do Protocolo adoptado na Conferência das Partes na Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as alterações climáticas em Quioto, em Dezembro de 1997;
- (4) Considerando que a Decisão 93/389/CEE do Conselho¹⁷ estabeleceu um mecanismo de monitorização das emissões comunitárias de CO₂ e de outros gases com efeito de estufa;
- (5) Considerando que, em reconhecimento da importância dos automóveis de passageiros como fonte de emissões de CO₂, a Comunidade, na Comunicação da Comissão de 20 de Dezembro de 1995¹⁸, desenvolveu uma estratégia para diminuir essas emissões e para melhorar a economia de combustível;

¹⁴ JO

¹⁵ JO

¹⁶ Parecer do Parlamento Europeu de (JO); Posição comum do Conselho de (JO); Decisão do Parlamento Europeu de (JO).

¹⁷ JO L 167 de 9.7.1993, p. 31.

¹⁸ COM(95) 689 final.

- (6) Considerando que a medição das emissões específicas de CO₂ dos automóveis de passageiros novos está harmonizada na Comunidade, em conformidade com a metodologia prevista na Directiva 80/1268/CEE do Conselho¹⁹, de 16 de Dezembro de 1980, relativa às emissões de dióxido de carbono e ao consumo de combustível dos veículos a motor, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 93/116/CE da Comissão²⁰;
- (7) Considerando que é necessário definir procedimentos para a monitorização das emissões específicas de CO₂ dos automóveis de passageiros novos vendidos na Comunidade, a fim de avaliar a eficácia da estratégia comunitária, tal como referido na Comunicação da Comissão de 20 de Dezembro de 1995;
- (8) Considerando que os Estados-membros só devem recolher dados oficiais consistentes com a Directiva 70/156/CEE do Conselho²¹, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/14/CE da Comissão²², relativa à homologação dos veículos a motor e seus reboques;
- (9) Considerando que a Directiva 70/156/CEE do Conselho estipula que os fabricantes devem emitir um certificado de conformidade que acompanhará cada automóvel de passageiros novo e ainda que os Estados-membros só permitirão a matrícula e a entrada em circulação de um automóvel de passageiros se, e só se, o mesmo estiver munido de um certificado de conformidade válido;
- (10) Considerando que a presente decisão não pretende harmonizar os sistemas nacionais de matrícula de veículos mas sim utilizá-los como base para garantir a recolha da quantidade mínima de dados necessária para permitir o funcionamento adequado de um regime comunitário de monitorização das emissões específicas médias de CO₂ dos automóveis de passageiros novos;
- (11) Considerando que esse regime de monitorização só será aplicável aos automóveis de passageiros que vão ser matriculados pela primeira vez na Comunidade e que não tenham sido matriculados anteriormente noutro local,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1º

A presente decisão estabelece um regime de monitorização das emissões específicas médias de CO₂ dos automóveis de passageiros novos matriculados na Comunidade. A presente decisão só é aplicável aos automóveis de passageiros que vão ser matriculados pela primeira vez na Comunidade, que não tenham sido matriculados anteriormente noutro local e que tenham sido objecto de homologação CE em conformidade com o disposto na Directiva 70/156/CEE.

¹⁹ JO L 375 de 31.12.1980, p. 36.

²⁰ JO L 329 de 30.12.1993, p. 39.

²¹ JO L 42 de 23.2.1970, p. 1.

²² JO L 91 de 25.3.1998, p. 1.

Artigo 2º

Para efeitos do disposto na presente decisão, entende-se por:

1. “*Automóvel de passageiros*”, um veículo a motor da categoria M₁, tal como definido no Anexo I da Directiva 70/156/CEE, que seja utilizado para o transporte de passageiros e que não tenha mais de oito lugares sentados para além do do condutor. Serão todavia excluídos os veículos a motor de duas ou três rodas e os veículos para fins especiais, tal como definidos no nº 1, segundo travessão da alínea a), do artigo 4º da Directiva 70/156/CEE.
2. “*Automóvel recentemente matriculado*”, um automóvel de passageiros matriculado pela primeira vez na Comunidade. Esta definição exclui especificamente os veículos rematriculados num segundo Estado-membro ou que tenham sido anteriormente matriculados fora da Comunidade.
3. “*Certificado de conformidade*”, o certificado especificado no artigo 6º da Directiva 70/156/CEE e que deve acompanhar cada automóvel de passageiros novo para que este possa ser matriculado ou entrar em circulação.
4. “*Emissões específicas de CO₂*” de um dado automóvel de passageiros, as respectivas emissões de CO₂ medidas em conformidade com a Directiva 80/1268/CEE.
5. “*Fabricante*”, a firma de um empresário individual ou de uma pessoa colectiva responsável perante a autoridade de homologação por todos os aspectos relacionados com o modelo de veículo, que consta do certificado de conformidade (referido como *Marca*).
6. “*Potência útil máxima*” dos automóveis de passageiros novos, a potência máxima do motor indicada no certificado de conformidade e medida em conformidade com o disposto na Directiva 80/1269/CEE do Conselho²³.
7. “*Massa*”, a massa do automóvel com a carroçaria em ordem de marcha, tal como indicada no certificado de conformidade e definida no ponto 2.6 do Anexo I da Directiva 70/156/CEE.
8. “*Cilindrada do motor*”, a cilindrada do motor tal como indicada no certificado de conformidade e medida de acordo com o disposto na Directiva 80/1269/CEE.
9. “*Tipo de combustível*”, o combustível em relação ao qual o automóvel foi originalmente homologado e que consta do certificado de conformidade.
10. “*Processo de matrícula*”, um ficheiro electrónico que contém as informações referentes à matrícula de um determinado automóvel de passageiros.
11. “*Variante e versão*”, os diferentes veículos de um determinado modelo que são declarados pelo fabricante, tal como descritos no Anexo II da Directiva 70/156/CEE, identificados de forma exclusiva pelo respectivo número de modelo, variante e versão.

²³ JO L 375 de 31.12.1980, p. 46.

12. “*Documentação de homologação*”, o processo de homologação composto pelo processo de fabrico, pelo certificado de homologação e pelos resultados dos ensaios, que é distribuído às autoridades nacionais de homologação em conformidade com o disposto nos n.ºs 5 e 6 do artigo 4.º da Directiva 70/156/CEE.

Artigo 3.º

1. Para efeitos da criação do regime previsto no artigo 1.º, os Estados-membros recolherão as informações descritas no Anexo I para cada automóvel de passageiros novo matriculado no seu território.
2. Os Estados-membros serão autorizados a obter as informações referidas no n.º 1 a partir da documentação de homologação comunitária ou do certificado de conformidade.
3. Os Estados-membros serão responsáveis pela validação e qualidade dos dados que recolherem. Os Estados-membros tomarão em consideração as potenciais fontes de erro descritas no Anexo II, adoptarão medidas para minimizar esses erros e procederão a uma avaliação anual, por análise estatística ou outra, da proporção de dados incorrectos que recolheram e armazenaram. Os Estados-membros comunicarão essa avaliação à Comissão juntamente com os elementos referidos no n.º 1 do artigo 4.º.
4. À luz da avaliação realizada nos termos do n.º 3, a Comissão pode solicitar aos Estados-membros pormenores sobre os procedimentos aplicados para garantir a qualidade dos dados e, se não estiver satisfeita quanto à eficácia desses procedimentos, pode, em consulta com os Estados-membros, solicitar a aplicação de outras medidas.

Artigo 4.º

1. Os Estados-membros calcularão, anualmente, de acordo com os métodos descritos no Anexo III, o seguinte:
 - a) Para cada tipo de combustível:
 - i) o número total de automóveis de passageiros recentemente matriculados,
 - ii) as emissões específicas médias de CO₂ relativas aos automóveis de passageiros recentemente registados.
 - b) Para cada fabricante e tipo de combustível, o número de automóveis de passageiros recentemente matriculados e as respectivas emissões específicas médias de CO₂.
 - c) Para cada tipo de combustível e categoria de emissão de CO₂, tal como especificado no ponto 4 do Anexo III, o número de automóveis de passageiros recentemente matriculados.

- d) Para cada tipo de combustível e categoria de massa, tal como especificado no ponto 5 do Anexo III:
 - i) o número de automóveis de passageiros recentemente matriculados,
 - ii) as respectivas emissões específicas médias de CO₂,
 - iii) a massa média.
 - e) Para cada tipo de combustível e categoria de potência útil do motor, tal como especificado no ponto 6 do Anexo III:
 - i) o número de automóveis de passageiros recentemente matriculados,
 - ii) as respectivas emissões específicas médias de CO₂,
 - iii) a potência útil média dos respectivos motores.
 - f) Para cada tipo de combustível e categoria de cilindrada do motor, tal como especificado no ponto 7 do Anexo III:
 - i) o número de automóveis de passageiros recentemente matriculados,
 - ii) as respectivas emissões específicas médias de CO₂,
 - iii) a cilindrada média dos respectivos motores.
2. Os Estados-membros transmitirão anualmente à Comissão as informações referidas no nº 1. A primeira dessas transmissões terá lugar até 1 de Julho de 2001. As transmissões subsequentes estarão concluídas até 1 de Abril de cada ano para os dados de monitorização recolhidos no ano civil precedente. Os dados serão transmitidos no formulário especificado no Anexo IV.
3. A pedido da Comissão, os Estados-membros transmitirão igualmente a totalidade dos dados recolhidos, em conformidade com o artigo 3º.

Artigo 5º

Os Estados-membros designarão um organismo responsável pela recolha e transmissão das informações de monitorização e informarão desse facto a Comissão até 31 de Julho de 2000.

Artigo 6º

Os Estados-membros apresentarão à Comissão, o mais tardar em 31 de Julho de 2000, um relatório sobre a forma como pretendem aplicar o disposto na presente decisão. Com base nesses relatórios, a Comissão pode solicitar informações complementares ou, em consulta com os Estados-membros, a alteração do método de aplicação proposto.

Artigo 7º

A Comissão apresentará ao Conselho, o mais tardar em 31 de Dezembro de 2003, um relatório sobre o funcionamento do regime de monitorização estabelecido pela presente decisão.

Artigo 8º

A Comissão apresentará ao Conselho um relatório anual baseado nos dados de monitorização recebidos dos Estados-membros.

Artigo 9º

Os Estados-membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho
O Presidente

ANEXO I

Dados a recolher e transmitir pelos Estados-membros para efeitos do regime de monitorização das emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros novos

Para efeitos do funcionamento de um regime comunitário de monitorização das emissões específicas de CO₂ dos automóveis de passageiros novos, os Estados-membros devem recolher uma quantidade mínima de informações respeitante a cada automóvel de passageiros novo matriculado na Comunidade pela primeira vez. Só devem ser tomados em consideração a gasolina e o combustível para motores diesel, uma vez que são os únicos combustíveis referidos na legislação europeia de homologação.

1. Quando um automóvel de passageiros novo for matriculado pela primeira vez na Comunidade, os Estados-membros devem recolher e armazenar os seguintes dados:
 - emissões específicas de CO₂ (g/km),
 - tipo de combustível (ou seja, gasolina ou combustível para motores diesel),
 - fabricante,
 - massa (kg),
 - potência útil máxima (kW),
 - cilindrada do motor (cm³).

ANEXO II

Qualidade e precisão de dados

1. Introdução

Os fabricantes podem diferenciar os seus *modelos* de automóveis de passageiros em *variantes* e ainda em *versões*. Os dados mais exactos em relação às emissões de CO₂ são, para todos os automóveis, os referidos para a versão específica a que o automóvel pertence. Por conseguinte, para efeitos do regime de monitorização, os Estados-membros só devem recolher os dados específicos à versão em causa.

2. Utilização da documentação de homologação como fonte para os dados de monitorização

- a) As informações a utilizar para efeitos da monitorização CO₂/automóveis (ou a incluir em bases de dados electrónicas para utilização subsequente num regime de monitorização de CO₂/automóveis) devem ser extraídas do "processo de recepção" oficial que acompanha a notificação da concessão da homologação, distribuído pelas autoridades de homologação nacionais nos Estados-membros, tal como definido na Directiva 70/156/CEE.
- b) O processo de recepção distribuído pelas autoridades de homologação nacionais pode conter dados específicos a várias versões diferentes. É importante, por conseguinte, que os dados adequados respeitantes a um automóvel de passageiros novo abrangido pela presente decisão sejam correctamente identificados no processo de recepção. Os dados respeitantes a uma determinada versão devem, por conseguinte, ser seleccionados com base nos números de "*modelo*", "*variante*" e "*versão*" do veículo em causa, tal como referidos no certificado de conformidade. O certificado de conformidade inclui necessariamente dados referentes a uma versão específica de um determinado modelo de automóvel.

3. Potenciais fontes de erro

- a) Extracção dos dados específicos à versão da documentação de homologação

Existem duas importantes fontes potenciais de erro associadas à utilização da documentação de homologação como fonte dos dados de monitorização para efeitos do disposto na presente decisão. Em primeiro lugar, podem surgir erros devidos à conversão dos dados contidos num formulário de papel do processo de fabrico para um formulário electrónico a utilizar numa base de dados de homologação, sendo a sua causa mais provável o erro humano. O segundo caso prende-se com a correcta extracção dos dados a partir das bases de dados electrónicas de homologação. Os dados para a versão correcta devem ser identificados nessas bases de dados pela combinação original dos números de *modelo*, *variante* e *versão* indicados no certificado de conformidade.

b) Transferência dos dados do CC para um ficheiro electrónico de matrículas

Quando os dados são retirados do certificado de conformidade (papel) e inscritos num ficheiro electrónico de matrículas durante o processo de matrícula de um automóvel de passageiros novo, existe o risco de que possam ser inscritos dados incorrectos, sendo a sua causa mais provável o erro humano.

c) Transferência automática de dados pelos fabricantes às autoridades de matrícula

Alguns Estados-membros solicitam aos fabricantes que transfiram directamente os dados contidos no certificado de conformidade às autoridades de matrícula (ou directamente para os ficheiros de matrículas) por meio electrónico. Existe naturalmente a possibilidade de serem transferidos dados incorrectos, pelo que os sistemas devem ser validados.

ANEXO III

Metodologia para o cálculo das informações de monitorização das emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros novos

O presente anexo descreve as informações de monitorização que devem ser comunicadas à Comissão. As informações de monitorização devem ser geradas a partir dos dados brutos recolhidos durante a primeira matrícula de automóveis de passageiros novos (descritos no Anexo I) de acordo com os métodos a seguir descritos. O formulário exacto em que essas informações devem ser comunicadas à Comissão é descrito no Anexo IV.

Só devem ser tomados em consideração a gasolina e o combustível para motores diesel, uma vez que são os únicos combustíveis referidos actualmente na legislação europeia de homologação. Só as informações relativas a automóveis de passageiros novos que não tenham sido anteriormente matriculados na Comunidade devem ser incluídas neste regime de monitorização. Os automóveis de passageiros anteriormente matriculados na Comunidade ou noutro país estão especificamente excluídos do disposto na presente decisão.

1. Número de automóveis de passageiros recentemente matriculados, discriminado por tipo de combustível (N_f).

Para cada tipo de combustível (ou seja, gasolina e combustível para motores diesel), os Estados-membros somarão o número de automóveis de passageiros novos que tenham sido matriculados pela primeira vez no seu território. Para cada tipo de combustível, f , o número de automóveis de passageiros novos matriculados pela primeira vez é representado por N_f .

2. Emissões específicas médias de CO₂ dos automóveis recentemente matriculados de um determinado combustível ($S_{f,ave}$)

As emissões específicas médias de todos os automóveis recentemente matriculados de um determinado tipo de combustível (designadas por $S_{f,ave}$) são calculadas pela soma das emissões específicas de CO₂ de cada automóvel recentemente matriculado de um determinado combustível, S_f , dividida pelo número de automóveis desse mesmo tipo de combustível recentemente matriculados, N_f .

$$S_{f,ave} = (1/ N_f) \cdot \sum S_f$$

3. Emissões específicas médias de CO₂ para todos os automóveis recentemente matriculados de um determinado tipo de combustível e fabricante ($S_{f,ave,man}$)

Este valor é calculado pela soma das emissões específicas de CO₂ de cada automóvel de um fabricante e tipo de combustível recentemente matriculado, $S_{f,man}$, dividida pelo número total de automóveis desse fabricante e do mesmo tipo de combustível recentemente matriculados, $N_{f,man}$.

$$S_{f,ave,man} = (1/ N_{f,man}) \cdot \sum S_{f,man}$$

4. Distribuição das emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros novos

Deve registrar-se o número de automóveis de passageiros recentemente matriculados de cada tipo de combustível incluídos em cada uma das categorias de emissão de CO₂ a seguir indicadas. As categorias de emissão de CO₂ são <60, 60-80, 81-100, 101-120, 121-140, 141-160, 161-180, 181-200, 201-250, 251-300 e >300 g/km.

5. Distribuição das massas dos automóveis de passageiros novos

Deve registrar-se o número de automóveis de passageiros recentemente matriculados de cada tipo de combustível, a massa média desses veículos e ainda as respectivas emissões específicas médias de CO₂ para cada uma das seguintes categorias de massa: <650, 650-750, 751-850, 851-950, 951-1050, 1051-1150, 1151-1250, 1251-1350, 1351-1550, 1551-1750 e >1750 kg.

Se o número de automóveis novos de uma determinada categoria de massa m e tipo de combustível f for dado por $N_{f,m}$, a massa média desses veículos, $M_{f,m,ave}$, é calculada pela soma das massas $M_{f,m}$ de cada automóvel novo dividida por $N_{f,m}$.

$$M_{f,m,ave} = (1/N_{f,m}) \cdot \sum M_{f,m}$$

Se $S_{f,m}$ for a emissão específica de CO₂ de cada automóvel de uma determinada categoria de massa e tipo de combustível, então, por analogia, as emissões específicas médias de CO₂ desses veículos é dada por

$$S_{f,m,ave} = (1/N_{f,m}) \cdot \sum S_{f,m}$$

6. Distribuição das potências úteis máximas dos automóveis de passageiros recentemente matriculados

Deve registrar-se o número de automóveis de passageiros de cada tipo de combustível recentemente matriculados, a média das potências úteis máximas desses veículos e ainda as respectivas emissões específicas médias de CO₂ para cada uma das seguintes categorias de potência máxima <30, 30-40, 41-50, 51-60, 61-70, 71-80, 81-90, 91-100, 101-110, 111-120, 121-130, 131-140, 141-150, 151-160, 161-170, e >180 kW.

Se o número de automóveis novos de uma determinada categoria de potência útil máxima p e tipo de combustível f for dado por $N_{f,p}$, a potência útil média desses veículos, $P_{f,p,ave}$, é calculada pela soma das potências úteis máximas $P_{f,p}$ de cada automóvel novo dividida por $N_{f,p}$.

$$P_{f,p,ave} = (1/N_{f,p}) \cdot \sum P_{f,p}$$

Se $S_{f,p}$ for a emissão específica de CO₂ de cada automóvel de uma determinada categoria de potência do motor e tipo de combustível, então, por analogia, as emissões específicas médias de CO₂ para esses veículos são dadas por

$$S_{f,p,ave} = (1/N_{f,p}) \cdot \sum S_{f,p}$$

7. Distribuição das cilindradas dos motores dos automóveis de passageiros recentemente matriculados

Deve registrar-se o número de automóveis de passageiros de cada tipo de combustível recentemente matriculados, a cilindrada média do motor desses veículos e ainda as respectivas emissões específicas médias de CO₂ para cada uma das seguintes categorias de cilindrada do motor: <700, 700-800, 801-900, 901-1000, 1001-1100, 1101-1200, 1201-1300, 1301-1400, 1401-1500, 1501-1600, 1601-1700, 1701-1800, 1801-1900, 1901-2000, 2001-2100, 2101-2200, 2201-2400, 2401-2600, 2601-2800, 2801-3000, e >3000 cm³.

Se o número de automóveis novos de uma determinada categoria de cilindrada do motor c e tipo de combustível f for dado *por* $N_{f,c}$, a cilindrada média desses automóveis, $C_{f,c,ave}$, é calculada pela soma das cilindradas $C_{f,c}$ de cada automóvel novo dividida *por* $N_{f,c}$.

$$C_{f,c,ave} = (1/N_{f,c}) \cdot \Sigma C_{f,c}$$

Se $S_{f,c}$ for a emissão específica de CO₂ de cada automóvel de uma determinada categoria de cilindrada do motor e tipo de combustível, então, por analogia, as emissões específicas médias de CO₂ desses veículos são dadas por

$$S_{f,c,ave} = (1/N_{f,c}) \cdot \Sigma S_{f,c}$$

ANEXO IV

Formulário para as informações de monitorização a transmitir à Comissão

Apresenta-se em seguida, em linhas gerais, o formulário no qual as informações de monitorização, calculadas de acordo com a metodologia descrita no Anexo III, devem ser comunicadas pelos Estados-membros à Comissão.

1. Emissões específicas médias de CO₂ de todos os automóveis de passageiros de um determinado combustível recentemente matriculados.

Para cada tipo de combustível, os Estados-membros devem fornecer o número de automóveis de passageiros recentemente matriculados e as emissões específicas médias de CO₂ desses automóveis. Os dados devem ser apresentados sob a forma de um quadro, tal como é indicado a seguir, onde os valores das emissões de CO₂ devem ser arredondados ao número inteiro mais próximo.

Tipo de combustível	Número de automóveis recentemente matriculados	Emissões específicas médias de CO ₂ (g/km)
Gasolina		 g/km
Combustível para motores diesel		 g/km

2. Emissões específicas médias de CO₂ por fabricante e tipo de combustível.

Os dados referentes a todos os automóveis de passageiros recentemente matriculados devem ser agrupados por fabricantes e discriminados por combustível (ou seja, gasolina e combustível para motores diesel). Para cada um desses grupos, os Estados-membros devem comunicar as emissões específicas médias de CO₂ e o número de veículos nas quais se baseia o cálculo dessas emissões. As informações exigidas devem ser transmitidas sob a forma de um quadro, tal como é indicado a seguir. Mais uma vez, os valores das emissões de CO₂ devem ser arredondados ao número inteiro mais próximo.

Fabricante	Tipo de combustível	Número de automóveis recentemente matriculados	Emissões específicas médias de CO ₂ (g/km)
.....	Gasolina		 g/km
	Diesel		 g/km

3. Distribuição das emissões de CO₂ da frota de automóveis de passageiros novos

Para cada tipo de combustível, os Estados-membros devem fornecer o número de automóveis de passageiros novos matriculados em cada categoria de emissão de CO₂, por fabricante e na totalidade dos fabricantes, com o seguinte formulário.

Fabricante											
Tipo de combustível	Número de automóveis matriculados pela primeira vez por categoria de emissão de CO ₂ (g/km)										
	<60	60-80	81-100	101-120	121-140	141-160	161-180	181-200	201-250	251-300	>300
Gasolina											
Diesel											

Totalidade dos fabricantes											
Tipo de combustível	Número de automóveis matriculados pela primeira vez por categoria de emissão de CO ₂ (g/km)										
	<60	60-80	81-100	101-120	121-140	141-160	161-180	181-200	201-250	251-300	>300
Gasolina											
Diesel											

4. Distribuição das massas, potências e cilindradas dos automóveis de passageiros novos

As características do veículo em termos de massa, potência e cilindrada do motor são divididas em classes, devendo ser comunicados dados agregados para cada uma dessas classes. Os dados exigidos, por fabricante e na totalidade dos fabricantes, dizem respeito ao número de veículos recentemente matriculados em cada classe, às suas características médias (massa, potência, cilindrada do motor) e às emissões específicas médias de CO₂ dos veículos da classe. Os valores da massa, da potência, da cilindrada do motor e das emissões específicas de CO₂ devem ser arredondados ao número inteiro mais próximo.

Fabricante												
Tipo de combustível / parâmetro		Massa dos automóveis de passageiros novos, em kg										
		<650	650-750	751-850	851-950	951-1050	1051-1150	1151-1250	1251-1350	1351-1550	1551-1750	>1750
Gasolina	número de automóveis											
	massa média											
	emissões médias de CO ₂											
Diesel	número de automóveis											
	massa média											
	emissões médias de CO ₂											

Totalidade dos fabricantes												
Tipo de combustível / parâmetro		Massa dos automóveis de passageiros novos, em kg										
		<650	650-750	751-850	851-950	951-1050	1051-1150	1151-1250	1251-1350	1351-1550	1551-1750	>1750
Gasolina	número de automóveis											
	massa média											
	emissões médias de CO ₂											
Diesel	número de automóveis											
	massa média											
	emissões médias de CO ₂											

Fabricante																		
Tipo de combustível / parâmetro		Potência máxima dos motores dos automóveis de passageiros novos, em kW																
		<30	30-40	41-50	51-60	61-70	71-80	81-90	91-100	101-110	111-120	121-130	131-140	141-150	151-160	161-170	171-180	>180
Gasolina	número de automóveis																	
	potência média																	
	emissões médias de CO ₂																	
Diesel	número de automóveis																	
	potência média																	
	emissões médias de CO ₂																	

Totalidade dos fabricantes																		
Tipo de combustível / parâmetro		Potência máxima dos motores dos automóveis de passageiros novos, em kW																
		<30	30-40	41-50	51-60	61-70	71-80	81-90	91-100	101-110	111-120	121-130	131-140	141-150	151-160	161-170	171-180	>180
Gasolina	número de automóveis																	
	potência média																	
	emissões médias de CO ₂																	
Diesel	número de automóveis																	
	potência média																	
	emissões médias de CO ₂																	

Fabricante																						
Tipo de combustível / parâmetro		Cilindrada do motor dos automóveis de passageiros novos, em cm ³																				
		<700	700- 800	801- 900	901- 1000	1001- 1100	1101- 1200	1201- 1300	1301- 1400	1401- 1500	1501- 1600	1601- 1700	1701- 1800	1801- 1900	1901- 2000	2001- 2100	2101- 2200	2201- 2400	2401- 2600	2601- 2800	2801- 3000	>3000
Gasolina	número de automóveis																					
	cilindrada média																					
	emissões médias de CO ₂																					
Diesel	número de automóveis																					
	cilindrada média																					
	emissões médias de CO ₂																					

Totalidade dos fabricantes																						
Tipo de combustível / parâmetro		Cilindrada do motor dos automóveis de passageiros novos, em cm ³																				
		<700	700- 800	801- 900	901- 1000	1001- 1100	1101- 1200	1201- 1300	1301- 1400	1401- 1500	1501- 1600	1601- 1700	1701- 1800	1801- 1900	1901- 2000	2001- 2100	2101- 2200	2201- 2400	2401- 2600	2601- 2800	2801- 3000	>3000
Gasolina	número de automóveis																					
	cilindrada média																					
	emissões médias de CO ₂																					
Diesel	número de automóveis																					
	cilindrada média																					
	emissões médias de CO ₂																					

FICHA DE AVALIAÇÃO DO IMPACTO

Impacto da proposta sobre as empresas, com especial referência às pequenas e médias empresas (PME)

TÍTULO DA PROPOSTA

Proposta de Decisão do Conselho que estabelece um regime de monitorização das emissões específicas médias de dióxido de carbono dos automóveis de passageiros novos na UE.

Número de referência (Repertório)

1. TENDO EM CONTA O PRINCÍPIO DA SUBSIDIARIEDADE, QUAL A JUSTIFICAÇÃO DE UMA MEDIDA COMUNITÁRIA NESTA ÁREA E QUAIS OS SEUS PRINCIPAIS OBJECTIVOS?

A Comunicação da Comissão COM(95) 689 final, tal como adoptada pelo Conselho nas suas conclusões de 25 de Junho de 1996, estabelece uma estratégia para a redução das emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros novos vendidos na UE. A estratégia é composta por três elementos principais, designadamente, um acordo com os construtores automóveis com vista à redução do consumo de combustível dos seus veículos, rotulagem relativa à economia de combustível e medidas fiscais. Além disso, a estratégia fixa um objectivo de emissões de 120g de CO₂/km, enquanto média da frota comunitária de automóveis novos, que deverá ser atingido até 2005 (o mais tardar 2010).

A estratégia CO₂/automóveis define um objectivo comunitário, tornando-se, por conseguinte, necessário monitorizar os seus resultados em toda a Comunidade para avaliar o seu grau de eficácia. Nas suas conclusões, o Conselho sublinhou a importância do estabelecimento de um sistema de monitorização transparente para toda a UE, que permitisse a avaliação dos progressos alcançados no que respeita ao cumprimento do objectivo previsto para as emissões de CO₂, tendo ainda convidado a Comissão a apresentar uma proposta sobre esta questão.

Actualmente, não existe qualquer sistema a nível comunitário que permita a monitorização das emissões específicas de CO₂ provenientes dos automóveis novos. Só os Estados-membros recolhem os dados necessários ao funcionamento de um sistema de monitorização suficientemente rigoroso e sólido. Por conseguinte, todos os Estados-membros estão implicados e a sua participação individual é indispensável para garantir o êxito de um regime de monitorização ao nível comunitário.

O objectivo principal da medida proposta é permitir a avaliação da eficácia das políticas comunitárias de redução das emissões específicas de CO₂ dos automóveis de passageiros novos. O regime proposto deverá, além disso, fornecer informações sobre as mudanças ocorridas na frota de automóveis de passageiros resultantes da aplicação da estratégia e susceptíveis de afectar outros objectivos comunitários, tais como a qualidade do ar, o ozono a nível do solo, a acidificação regional e a segurança rodoviária.

2. IMPACTO SOBRE AS EMPRESAS

Quem será afectado pela proposta?

Dado que o regime de monitorização previsto irá utilizar dados oficiais relacionados com a matrícula de novos veículos na UE, é provável que o impacto da aplicação da decisão proposta se faça sentir a nível das autoridades nacionais responsáveis pela matrícula dos veículos nos Estados-membros. No entanto, em alguns casos, a matrícula dos automóveis novos é feita com dados transmitidos directamente pelos vendedores à autoridade nacional competente, pelo que é possível que os vendedores de automóveis novos também sejam afectados.

Quais as alterações necessárias para permitir a aplicação da proposta?

Em todos os Estados-membros, as autoridades responsáveis pela matrícula dos veículos recolhem certos dados específicos antes de matricular um novo veículo de passageiros e autorizarem a sua entrada em circulação. A presente proposta poderá obrigar as autoridades nacionais responsáveis pela matrícula dos veículos a modificar os seus procedimentos de matrícula e as suas bases de dados electrónicas de modo a poderem recolher os dados adicionais necessários ao regime de monitorização proposto. No entanto, na maioria dos casos, estas modificações serão mínimas. Além disso, estas autoridades também deverão proceder ao tratamento dos dados acumulados relativos à matrícula dos veículos de passageiros, a fim de poderem transmitir anualmente à Comissão os dados pertinentes agrupados. Nos Estados-membros em que os vendedores de automóveis novos desempenham um papel mais activo no processo de matrícula dos veículos poderá ser necessário adaptar sistemas informáticos com vista à transmissão dos dados adicionais à autoridade nacional competente. Também neste caso se prevê que as alterações sejam mínimas (uma ou duas informações suplementares por veículo matriculado).

Quais os efeitos económicos prováveis da proposta?

Os efeitos económicos da aplicação da proposta para as autoridades nacionais responsáveis pela matrícula dos veículos serão pequenos. As estimativas de custo obtidas junto dos Estados-membros variam entre 17 000 e 125 000 ecus para a modernização dos computadores e do *software* e atingem um máximo de 40 000 ecus para o custo anual do processamento dos dados.

É pouco provável que a decisão proposta tenha efeitos sobre o emprego, o investimento, a criação de novas empresas ou a competitividade. A proposta poderá levar à antecipação dos planos dos Estados-membros para a modernização dos meios informáticos, etc., relacionados com a matrícula dos veículos, dado que vários destes Estados indicaram que estas alterações estavam a ser estudadas por razões de política interna (por exemplo, taxas de circulação diferenciadas em função do grau de poluição dos veículos).

A proposta inclui medidas que tomem em consideração a situação específica das pequenas e médias empresas?

Não. A decisão proposta terá efeitos mínimos sobre as pequenas empresas.

3. CONSULTA

Foram consultados representantes das autoridades responsáveis pela matrícula dos veículos, assim como representantes da Associação dos Construtores Europeus de Automóveis (ACEA), a Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT) e organizações não governamentais. Os Estados-membros que participaram no desenvolvimento da proposta mostraram-se favoráveis ao estabelecimento de um regime de monitorização, tendo alguns manifestado a sua preferência por um regime simples, que não aumentasse demasiadamente a quantidade dos dados a recolher. A indústria automóvel também se mostrou favorável pois considera que, no futuro, este tipo de regime irá permitir medir de forma transparente e sem ambiguidades os progressos realizados na redução das emissões de CO₂ provenientes dos seus automóveis novos.

ISSN 0257-9553

COM(98) 348 final

DOCUMENTOS

PT

14 07 15

N.º de catálogo : CB-CO-98-375-PT-C

ISBN 92-78-37065-7

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias

L-2985 Luxemburgo