



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 CO<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> dos automóveis de passageiros e melhorar a economia de combustível<sup>1</sup> assenta em três pilares, designadamente, os compromissos assumidos pela indústria automóvel para melhorar a economia de combustível<sup>2</sup>, a rotulagem dos veículos automóveis em termos de economia de combustível<sup>3</sup> 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<sup>4</sup>, 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<sup>5</sup>.

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<sub>2</sub> a fim de se aproximar do objectivo comunitário de 120 g CO<sub>2</sub>/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<sub>2</sub> 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<sup>6</sup>, emissões

---

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

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> Directiva 1999/94/CE relativa às informações sobre a economia de combustível e as emissões de CO<sub>2</sub> disponíveis para o consumidor na comercialização de automóveis novos de passageiros (JO L 12 de 18.1.2000)

<sup>4</sup> Decisão 1753/2000/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, que estabelece um regime de vigilância das emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> de automóveis novos de passageiros (JO L 202 de 10.8.2000)

<sup>5</sup> Para outras informações relativas à estratégia comunitária, consultar também o sítio Internet [http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2\\_home.htm](http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm)

<sup>6</sup> 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<sub>2</sub> da frota de automóveis novos de 140g CO<sub>2</sub>/km<sup>7</sup>, 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 CO<sub>2</sub> da frota de automóveis novos foram de 161 g CO<sub>2</sub>/km para a ACEA, que continua a ocupar o primeiro lugar, 168 g CO<sub>2</sub>/km para a KAMA e 170g CO<sub>2</sub>/km para a JAMA<sup>8</sup> (ver quadro 1 do apêndice). Em comparação com 1995, as emissões médias de CO<sub>2</sub> sofreram uma redução de 24g CO<sub>2</sub>/km ou 13% no caso da ACEA, 26 g CO<sub>2</sub>/km ou 13,3% no da JAMA e 29 g CO<sub>2</sub>/km ou 14,7% no da KAMA.
- Relativamente a 2003, em 2004, todas as três associações reduziram as emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> 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)<sup>9</sup>. 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<sup>10</sup>.
- Em 2004, a ACEA e a JAMA continuaram a registar um tendência constante de redução das emissões de CO<sub>2</sub>, 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 CO<sub>2</sub>/km.
- Para atingir o objectivo final de 140 g CO<sub>2</sub>/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

---

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

<sup>8</sup> 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.

<sup>9</sup> 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<sub>2</sub>.

<sup>10</sup> COM(2005) 683 final.

seria de 3,5 CO<sub>2</sub>/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<sub>2</sub> 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<sup>11</sup>.

#### 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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<sup>12</sup> 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 CO<sub>2</sub> dos automóveis novos de passageiros?

---

<sup>11</sup> Não são indicados números relativos a 1995 para a Grécia e a Finlândia por não se encontrarem disponíveis.

<sup>12</sup> COM(2005) 269 final.

As respostas a estas perguntas são decisivas para determinar se as reduções de CO<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> foi principalmente conseguida através de desenvolvimentos tecnológicos, todas 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<sub>2</sub> da UE e para os seus objectivos de redução de Quioto, conforme previsto no seu compromisso.

Estes 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<sub>2</sub>/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<sub>2</sub>, com vista a aproximar-se do objectivo comunitário de 120 g de CO<sub>2</sub>/km até 2012»*. No seu documento de posição, a KAMA declara que é tecnologicamente possível atingir o objectivo comunitário de 120 g de CO<sub>2</sub>/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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros. À luz do objectivo comunitário de baixar para 120g CO<sub>2</sub>/km as emissões médias da frota de automóveis novos, a Comissão irá avaliar as opções disponíveis para reduzir ainda mais as emissões de CO<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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 <sup>13</sup> |                        | Dados da monitorização de 2004 - UE25 <sup>13</sup> |                        |
|---------------------------------|---------------------------------------|------------------------|-----------------------------------------------------|------------------------|-----------------------------------------------------|------------------------|
| Combustível                     | Matrículas                            | CO <sub>2</sub> (g/km) | Matrículas                                          | CO <sub>2</sub> (g/km) | Matrículas                                          | CO <sub>2</sub> (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                            | <b>163</b>             | 701 949                                             | <b>156</b>             | 14 491 028                                          | <b>162</b>             |

Convém notar que o valor médio das emissões de CO<sub>2</sub> 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%<sup>13</sup>.

## 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<sup>14</sup>, relativa às informações sobre a economia de combustível e as emissões de CO<sub>2</sub> 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

<sup>13</sup> COM(2005) 269 final.

<sup>14</sup> 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<sup>15</sup> 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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<sup>16</sup> 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<sup>17</sup> 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<sub>2</sub> 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<sup>18</sup>) e dos sistemas de ar condicionado utilizados nos automóveis de passageiros<sup>19</sup>.

---

<sup>15</sup> «Study on the effectiveness of Directive 1999/94/EC relating to the availability of consumer information on fuel economy and CO<sub>2</sub> 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](http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_directive.htm)

<sup>16</sup> COM(2002) 431 final.

<sup>17</sup> COM(2005) 261 final.

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

<sup>19</sup> 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<sub>2</sub> provenientes de veículos, em especial medidas destinadas a reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> 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<sup>20</sup> exige a medição das emissões de CO<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> dos veículos N1<sup>21</sup>. 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<sup>22</sup>.

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<sub>2</sub> dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros (ver 2.1.3).

## 6. CONCLUSÕES

A estratégia comunitária para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis de passageiros e melhorar a economia de combustível visa baixar para 120 g CO<sub>2</sub>/km as emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> dos automóveis de passageiros recentemente matriculados na Comunidade. Na UE15, foi atingido um valor médio de 163 g CO<sub>2</sub>/km<sup>23</sup> em 2004, contra 186 g CO<sub>2</sub>/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<sub>2</sub>/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<sub>2</sub>/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<sup>24</sup>. A Comissão

---

<sup>20</sup> 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).

<sup>21</sup> «*Measuring and preparing reduction measures for CO<sub>2</sub> 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](http://europa.eu.int/comm/environment/co2/pdf/a_9482_final%20report.pdf)

<sup>22</sup> «*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](http://europa.eu.int/comm/environment/co2/pdf/a_16174.pdf)

<sup>23</sup> Valor baseado em dados oficiais da EU.

<sup>24</sup> 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<sub>2</sub>/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<sup>25</sup> sobre as respectivas avaliações das possibilidades de se aproximarem do objectivo da Comunidade de 120 g CO<sub>2</sub>/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<sub>2</sub> dos automóveis de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros em 2005-2006. Tendo em conta o objectivo comunitário de 120 g CO<sub>2</sub>/km, a Comissão irá analisar as opções disponíveis, incluindo medidas legislativas, para reduzir ainda mais as emissões de CO<sub>2</sub> 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.

---

<sup>25</sup> 2003 para a ACEA e a JAMA, 2004 para a KAMA.

## Apêndice

**Quadro 1: Emissões específicas médias de CO<sub>2</sub> dos automóveis de passageiros novos por tipo de combustível, por associação e na UE15**

|                                             | CO <sub>2</sub> (g/km) |            |            |            |            |            |                     |                     |                     |                     |                    |
|---------------------------------------------|------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|--------------------|
|                                             | 1995                   | 1996       | 1997       | 1998       | 1999       | 2000       | 2001 <sup>(3)</sup> | 2002 <sup>(3)</sup> | 2003 <sup>(3)</sup> | 2004 <sup>(3)</sup> | Evolução 95/04 [%] |
| <b>ACEA</b>                                 |                        |            |            |            |            |            |                     |                     |                     |                     |                    |
| 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 %            |
| <b>Todos os combustíveis <sup>(1)</sup></b> | <b>185</b>             | <b>183</b> | <b>180</b> | <b>178</b> | <b>174</b> | <b>169</b> | <b>165</b>          | <b>165</b>          | <b>163</b>          | <b>161</b>          | <b>-13 %</b>       |
| <b>JAMA</b>                                 |                        |            |            |            |            |            |                     |                     |                     |                     |                    |
| 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 %            |
| <b>Todos os combustíveis <sup>(1)</sup></b> | <b>196</b>             | <b>193</b> | <b>188</b> | <b>189</b> | <b>187</b> | <b>183</b> | <b>178</b>          | <b>174</b>          | <b>172</b>          | <b>170</b>          | <b>-13,3 %</b>     |
| <b>KAMA</b>                                 |                        |            |            |            |            |            |                     |                     |                     |                     |                    |
| 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 %            |
| <b>Todos os combustíveis <sup>(1)</sup></b> | <b>197</b>             | <b>199</b> | <b>203</b> | <b>202</b> | <b>194</b> | <b>191</b> | <b>187</b>          | <b>183</b>          | <b>179</b>          | <b>168</b>          | <b>-14,7 %</b>     |
| <b>UE-15<sup>(2)</sup></b>                  |                        |            |            |            |            |            |                     |                     |                     |                     |                    |
| 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 %            |
| <b>Todos os combustíveis <sup>(1)</sup></b> | <b>186</b>             | <b>184</b> | <b>182</b> | <b>180</b> | <b>176</b> | <b>172</b> | <b>167</b>          | <b>166</b>          | <b>164</b>          | <b>163</b>          | <b>-12,4 %</b>     |

(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.

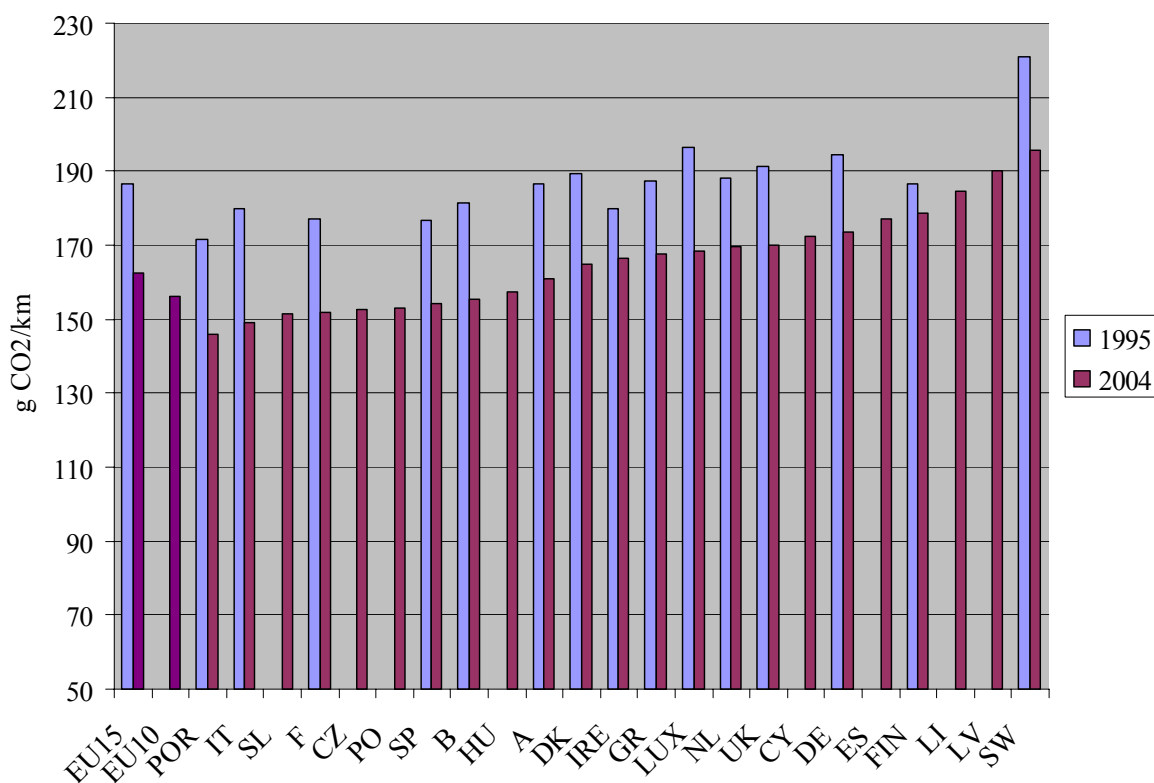
N.B.: Os valores da ACEA apresentados na presente comunicação incluem a Rover/MG. No entanto, dado que a Rover/MG - que estava inicialmente abrangida pelo compromisso como parte da BMW - já não é membro da ACEA, esta declarou não assumir qualquer responsabilidade pelos valores de CO<sub>2</sub> que a Rover consiga atingir até 2008.

**Quadro 2: Cumprimento do objectivo de 140 g CO<sub>2</sub>/km em 2008/2009**

|                              | UE15                               |                                     | Distância em relação ao objectivo de 140 g CO <sub>2</sub> /km |                                         |                    |                                         |
|------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|--------------------|-----------------------------------------|
|                              | 1995*<br>CO <sub>2</sub><br>(g/km) | 2004**<br>CO <sub>2</sub><br>(g/km) | Total                                                          |                                         | Por ano            |                                         |
|                              |                                    |                                     | % de 2004 a 2008/9                                             | CO <sub>2</sub> (g/km) de 2004 a 2008/9 | % de 2004 a 2008/9 | CO <sub>2</sub> (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<sub>2</sub> 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 <sup>(3)</sup>           | 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 <sup>(3)</sup>           | 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 <sup>(3)</sup>           | 169 060    | 236 454    | 275 453    | 373 230    | 463 724    | 491 244    | 396 792    | 325 436    | 427 341    | 589 542    | 249%               |
| UE-15 <sup>(1)</sup>            | 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 <sup>(3)</sup>           | 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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<sub>2</sub> 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