



**ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**  
**COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS**

---

**Parecer**

**COM(2017)676**

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

---



**ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**  
**COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS**

---

**PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA**

Nos termos dos artigos 6.º e 7.º da Lei nº 43/2006, de 25 de agosto, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, com as alterações introduzidas pelas Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, bem como da Metodologia de escrutínio das iniciativas europeias aprovada em 1 de março de 2016, a Comissão de Assuntos Europeus recebeu a Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que define normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos como parte da abordagem integrada da União para reduzir as emissões de CO2 dos veículos ligeiros e que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 (reformulação) [COM(2017)676].

Atento o seu objeto a presente iniciativa foi enviada à Comissão de Economia e Obras Públicas, e à Comissão de Ambiente, Ordenamento do Território, Descentralização, Poder Local e Habitação para análise e emissão do respetivo relatório. Não obstante, entenderam as referidas Comissões que não havia fundamentação pertinente que justificasse a sua pronúncia.



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

#### PARTE II – CONSIDERANDOS

Os transportes são fundamentais para a economia e para a sociedade. Em especial o sector automóvel assume particular relevância em termos de crescimento económico e criação de emprego<sup>1</sup>. Atualmente a indústria automóvel depara-se com importantes transformações: a digitalização, a automatização e a inovação estão a operar transformações radicais no sector.

Os compromissos decorrentes do Acordo de Paris<sup>2</sup>, a par da Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica<sup>3</sup>, reforçam os compromissos de se avançar no sentido de uma economia hipocarbónica. No entanto, apesar de se verificar que as normas vigentes, até 2021, em matéria de emissões de CO2 dos veículos automóveis terem contribuído para a redução das emissões, não se prevê que através *“das políticas atualmente implementadas, as emissões de gases com efeito de estufa diminuam o suficiente para atingir o objetivo da UE para 2030 de reduzir as emissões em, pelo menos, 40% em relação aos níveis de 1990. O transporte rodoviário foi responsável por 22% das emissões de gases com efeito de estufa da UE em 2015, com um aumento constante desta percentagem desde 1990. Os automóveis e os veículos comerciais ligeiros representaram 73% das emissões de gases com efeito de estufa do transporte rodoviário em 2015”*.

---

<sup>1</sup> O sector automóvel representa aproximadamente 12 milhões de postos de trabalho diretos e cerca de 5% do produto interno bruto (PIB).

<sup>2</sup> [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:22016A1019\(01\)&from=PT](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:22016A1019(01)&from=PT)

<sup>3</sup> Fixa “o objetivo de que, até 2050, as emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes terão de ser, pelo menos, inferiores em 60 % às de 1990 e estar seguramente a caminho de taxas nulas de emissões. As emissões de poluentes atmosféricos provenientes dos transportes têm de ser drasticamente reduzidas sem demora. A estratégia também deixa claro que a implantação de veículos com baixo nível de emissões e com taxas nulas de emissões terá de aumentar, a fim de conquistar uma parte de mercado significativa até 2030 e de colocar a UE seguramente na trajetória de longo prazo rumo à mobilidade com taxas nulas de emissões”. (COM(2016) 501)



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

Os principais problemas identificados foram os seguintes: i) Utilização insuficiente dos veículos mais eficientes, nomeadamente de veículos com baixo nível de emissões e com taxas nulas de emissões, para cumprir os compromissos decorrentes do Acordo de Paris e melhorar a qualidade do ar, designadamente nas zonas urbanas; ii) Os consumidores não usufruem de possíveis economias de combustível; iii) Risco de perda da vantagem competitiva da UE em virtude de inovação insuficiente em tecnologias automóveis com baixo nível de emissões a longo prazo.

Para fazer face a esta situação a Comissão Europeia apresenta a iniciativa em apreço, a qual visa: i) contribuir para o cumprimento dos compromissos da UE no âmbito do Acordo de Paris mediante uma redução eficaz em termos de custos das emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis e veículos comerciais ligeiros; ii) reduzir os custos de consumo de combustível para os consumidores; iii) reforçar a competitividade da indústria automóvel da UE e fomentar o emprego.

Assim, pretende-se que a presente iniciativa contribua para o objetivo da estratégia-quadro para a União da Energia, proporcionando a transição para uma economia hipocarbónica, segura e competitiva. Pretende-se também dar cumprimento aos objetivos definidos no quadro da UE relativo ao clima e à energia para 2030.

Atentas as disposições da presente proposta, cumpre suscitar as seguintes questões:

#### ***a) Da Base Jurídica***

A base jurídica da presente iniciativa é o artigo 192.º, n.º 1 do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

#### ***a) Do Princípio da Subsidiariedade***



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

Atendendo a que o objetivo da presente iniciativa, nomeadamente o estabelecimento de requisitos de desempenho em matéria de emissões de CO2 dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e que, os mesmos, devido à sua dimensão e efeitos bem como à necessidade de coordenar esses objetivos, podem ser melhor alcançados ao nível da União, podendo esta tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia.

Conclui-se, portanto, que a iniciativa em análise respeita o princípio da subsidiariedade.,

#### PARTE III – PARECER

Em face dos considerandos expostos, a Comissão de Assuntos Europeus é de parecer que:

1. A presente iniciativa respeita o princípio da subsidiariedade, na medida em que o objectivo a alcançar será mais eficazmente atingido através de uma ação comunitária;
2. Em relação à iniciativa em análise, o processo de escrutínio está concluído.

Palácio de S. Bento, 20 de março de 2018

A Deputada Autora do Parecer

(Carla Tavares)

A Presidente da Comissão

(Regina Bastos)



**ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**  
**COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS**

---