



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 11.7.2012
COM(2012) 394 final

2012/0191 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 510/2011 a fin de establecer las normas para alcanzar el objetivo de 2020 de reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2012) 213 final}

{SWD(2012) 214 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

- **Contexto general**

La UE tiene el objetivo declarado de limitar el cambio climático a un aumento de la temperatura de 2 °C por encima de los niveles preindustriales. Para ello, las emisiones globales deben tocar techo antes de 2020 y reducirse en un mínimo del 50 % en el mundo de aquí a 2050 respecto a 1990. El Consejo Europeo volvió a confirmar el objetivo de la UE de una reducción del 80-95 % en 2050 respecto a 1990 en el marco de la necesaria disminución que deben registrar los países desarrollados como grupo.

Las políticas actuales solo darían lugar a una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de aproximadamente un 40 % de aquí a 2050. La *Hoja de ruta hacia una economía hipocarbónica competitiva en 2050*¹ de la Comisión establece la manera de cumplir el objetivo de 2050 de reducir las emisiones interiores en un 80 % del modo más rentable. La Hoja de ruta pone de manifiesto que todos los sectores de la economía deberán contribuir y, dependiendo de la hipótesis y respecto a 1990, las emisiones del transporte han de cifrarse entre + 20 % y el - 9 % para 2030 y disminuir entre el 54 % y el 67 % para 2050².

Mientras que las emisiones de otros sectores disminuyen en general, el transporte por carretera es uno de los pocos sectores en que las emisiones han aumentado rápidamente. Entre 1990 y 2008, las emisiones procedentes del transporte por carretera aumentaron en un 26 %. En 2008, alrededor del 70 % de las emisiones de CO₂ del transporte procedieron del transporte por carretera³. Como consecuencia de ello, es la segunda fuente más importante de emisión de gases de efecto invernadero en la UE y representa en torno a la quinta parte del total de las emisiones de CO₂ de la Unión.

En marzo de 2011, la Comisión adoptó la *Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible*, que establece una estrategia de transportes con vistas a conseguir una reducción de las emisiones de GEI del transporte cifrada en el 60 % para 2050.

- **El Reglamento**

El Reglamento (CE) n° 510/2011 establece el marco de reducción de CO₂ del parque de vehículos comerciales ligeros nuevos hasta 2020. El Reglamento contempla una operación en dos fases. En el primer período, hasta 2017, se han fijado las normas para el cumplimiento del objetivo. En cuanto al segundo período, hasta 2020, el objetivo no puede cumplirse sin ejecutar las normas para el cumplimiento necesarias, que se determinarán en una revisión. La Comisión debe confirmar la viabilidad del objetivo de 2020 para los vehículos comerciales ligeros. Este objetivo se estableció en el proceso de codecisión y no se reconsidera en la revisión.

¹ COM(2011) 112 final.

² Excepto las emisiones marítimas internacionales.

³ *EU transport in figures 2011*, Comisión Europea.

No determinar o no aplicar las normas tendría un efecto nefasto en los fabricantes de vehículos y en los proveedores de piezas, los cuales necesitan disfrutar de seguridad jurídica en relación con la tecnología y los vehículos que tendrán que alcanzar el objetivo.

Las normas constituyen aspectos del cumplimiento que inciden en la manera de alcanzar el objetivo en materia de emisiones. Las normas fundamentales del Reglamento vigente incluyen la curva de valores límite definida por el parámetro de utilidad y la función que describe la relación entre el parámetro de utilidad y las emisiones de CO₂ (fijación de la forma y la pendiente). Otras normas son el régimen de primas por exceso de emisiones, las ecoinnovaciones, las excepciones, la puesta en común, la introducción progresiva de los objetivos y la concesión de supercréditos por un período de tiempo limitado.

2. CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

Consultas con las partes interesadas

- *Asesoramiento externo*

Un estudio externo⁴ titulado «Material de apoyo para la revisión del Reglamento (UE) nº 510/2011 sobre las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros» (*Support for the revision of Regulation (EU) 510/2011 on CO₂ emissions from light commercial vehicles*⁵) ha aportado el elemento de análisis principal subyacente a esta propuesta e incluye una evaluación de las diferentes normas para el cumplimiento, valorando sus costes. Se ha empleado el modelo PRIMES-TREMOVE para evaluar el impacto general del objetivo para 2020.

- *Consulta de las partes interesadas*

Se ha consultado oficialmente a las partes interesadas mediante un cuestionario en línea y una reunión con ellas. Las reacciones de las partes interesadas se han tenido en cuenta a la hora de evaluar las distintas opciones de regulación de las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros (VCL).

- Consulta pública

Se llevó a cabo una consulta pública en línea en otoño de 2011. En general, las respuestas suelen indicar claramente que la regulación de las emisiones de los VCL es importante y que debe realizarse con objetivos a largo plazo en materia de GEI, basarse en la media de emisiones de los vehículos nuevos y ser tecnológicamente neutra. Hubo gran división de opiniones sobre si la legislación vigente funciona bien o no. La razón principal parece ser que muchos creen que la legislación vigente no es lo suficientemente rigurosa. La fijación de objetivos para después de 2020 concita un amplio apoyo, independientemente de otras medidas que puedan aplicarse. Los resultados de la consulta pública se han resumido y publicado⁶.

- Reunión de las partes interesadas

⁴ En virtud del contrato marco ENV.C.3/FRA/2009/0043 sobre las emisiones de los vehículos.

⁵ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/vans/studies_en.htm

⁶ http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm

El 6 de diciembre de 2011 se celebró una reunión de las partes interesadas. Se presentaron las conclusiones preliminares del estudio y se han publicado las comunicaciones de la reunión, junto con un resumen de los debates⁷. Los participantes no expresaron ningún desacuerdo sustancial con el análisis presentado. Las ONG declararon que, ya que los costes son inferiores a lo previsto anteriormente y las emisiones son considerablemente más bajas que lo calculado, los objetivos deberían ser más exigentes.

Evaluación de impacto

Se han elaborado una evaluación de impacto conjunta en apoyo de la propuesta actual y una propuesta equivalente de modificar el Reglamento (CE) n° 443/2009. Se ha adoptado un amplio planteamiento para determinar las opciones políticas abarcando los temas planteados en la legislación, los derivados de la aplicación y los evaluados en los estudios que analizan los planteamientos posibles para mejorar la eficacia de la legislación. Se han analizado los aspectos siguientes:

- a) la opción de no hacer nada;
- b) confirmación de la viabilidad del objetivo de 2020 para los vehículos comerciales ligeros;
- b) normas para cumplir los objetivos para los vehículos comerciales ligeros;
- d) simplificación y reducción de la carga administrativa;
- d) adaptación al nuevo ciclo de ensayos;
- e) forma y exigencia de la legislación después de 2020.

Basándose en un análisis de sus repercusiones económicas, ambientales y sociales, la evaluación de impacto ha llegado a las conclusiones siguientes:

- El objetivo de 147 g/km en 2020 para los vehículos comerciales ligeros se confirma como viable a un coste más bajo.
- El parámetro de utilidad debe seguir siendo la masa; la curva de valores límite debe seguir siendo lineal y la pendiente de la curva debe fijarse en el 100 %.
- La prima por exceso de emisiones debe mantenerse a 95 EUR por g/km y por vehículo.
- El procedimiento de excepción debe simplificarse mediante la introducción de una excepción «de minimis» a la obligación de tener un objetivo de CO₂ a que puedan acogerse los fabricantes más pequeños. Además, deberá contemplarse una mayor flexibilidad en cuanto a la fecha de concesión de excepciones a los fabricantes más pequeños.

⁷ http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

La UE ya actuó en este ámbito al adoptar el Reglamento (CE) nº 510/2011, basado en el capítulo de medio ambiente del Tratado. Asimismo, el mercado único ofrece motivos para actuar a escala de la UE en vez de hacerlo a la nacional, a fin de garantizar unos requisitos comunes en toda la Unión y, por lo tanto, reducir al mínimo los costes para los fabricantes.

La adopción de la propuesta no dará lugar a la derogación de ninguna disposición legal vigente.

Resumen de la acción propuesta

La propuesta confirma la viabilidad del objetivo medio de 147 g de CO₂/km para los vehículos comerciales ligeros nuevos, que debe alcanzarse en 2020. Se propone definir las normas para alcanzar el objetivo como sigue:

- El parámetro de utilidad sigue siendo la masa del vehículo en orden de marcha.
- La curva de valores límite sigue siendo lineal, con una inclinación del 100 % respecto al parque de referencia.
- Los fabricantes responsables de menos de 500 matriculaciones de vehículos comerciales ligeros nuevos por año están exentos de la obligación de cumplir su objetivo de emisiones específicas.
- Se contempla una mayor flexibilidad en el calendario de las decisiones de concesión de excepciones para los pequeños fabricantes.
- Se mantienen las ecoinnovaciones cuando se aplique un procedimiento de ensayo revisado.
- La prima por exceso de emisiones se mantiene en 95 EUR por g/km y por vehículo.

Como la industria se beneficia de indicaciones sobre el régimen reglamentario que se aplicará después de 2020, la propuesta prevé que se proceda a una nueva revisión a más tardar el 31 de diciembre de 2014.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no exige nuevos recursos financieros.

5. ELEMENTOS FACULTATIVOS

- Cláusula de reexamen/revisión/expiración

La propuesta incluye una cláusula de reexamen.

- Espacio Económico Europeo

El acto propuesto es pertinente a efectos del Espacio Económico Europeo y, por consiguiente, debe hacerse extensivo a su territorio.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 510/2011 a fin de establecer las normas para alcanzar el objetivo de 2020 de reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 192, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁸,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁹,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 13, apartado 1, del Reglamento (UE) nº 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2011, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros¹⁰, dispone que la Comisión, sin perjuicio de la confirmación de su viabilidad, revise las normas para alcanzar el objetivo 147g/km para 2020, incluidas las fórmulas del anexo I y las excepciones contempladas en el artículo 11. La propuesta de modificación del Reglamento debe ser tan neutra como sea posible desde el punto de vista de la competencia, además de ser sostenible y equitativa desde el punto de vista social.
- (2) Procede aclarar que, a efectos de la verificación del cumplimiento del objetivo de 147 g de CO₂/km, las emisiones de CO₂ deben seguir midiéndose de conformidad con el Reglamento (CE) nº 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio

⁸ DO C de , p. .

⁹ DO C de , p. .

¹⁰ DO L 145 de 31.5.2011, p. 1.

de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos¹¹, así como con sus medidas de ejecución y mediante tecnologías innovadoras.

- (3) Según el análisis técnico efectuado con vistas a la evaluación de impacto, existen las tecnologías necesarias para cumplir el objetivo de 147 g de CO₂/km y se pueden conseguir las reducciones necesarias a un coste más bajo que el previsto en el anterior análisis realizado antes de adoptarse el Reglamento (UE) n° 510/2011. Además, también ha disminuido la diferencia entre la media actual de las emisiones específicas de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos y el objetivo. Por lo tanto, queda confirmada la viabilidad del objetivo de 147 g de CO₂/km que debe alcanzarse para 2020.
- (4) Reconociendo las repercusiones desproporcionadas en los fabricantes más pequeños derivadas del cumplimiento de objetivos de emisiones específicos definidos en función de la utilidad de los vehículos, la elevada carga administrativa del procedimiento de excepción y el beneficio únicamente marginal desde el punto de vista de la reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos vendidos por esos fabricantes, los productores que produzcan anualmente menos de 500 vehículos comerciales ligeros nuevos están excluidos del ámbito de aplicación del objetivo de emisiones específicas y de la prima por exceso de emisiones.
- (5) El procedimiento de concesión de excepciones para los pequeños fabricantes se debe simplificar para permitir más flexibilidad en cuanto al calendario de presentación de la solicitud de excepción por parte de los fabricantes y la decisión de concederlas por parte de la Comisión.
- (6) Para permitir a la industria del automóvil realizar inversiones a largo plazo e innovar, conviene indicar cómo debe modificarse el presente Reglamento de cara al período posterior a 2020. Estas indicaciones deben basarse en una evaluación del porcentaje de reducción necesario en consonancia con los objetivos climáticos a largo plazo de la Unión y de sus repercusiones en la creación de tecnología rentable de reducción de CO₂ para los automóviles. Conviene, por lo tanto, que estos aspectos se revisen y que la Comisión presente un informe y, si procede, las propuestas apropiadas en materia de objetivos para después de 2020.
- (7) El artículo 13, apartado 3, dispone que la Comisión publique un informe sobre la disponibilidad de datos sobre la huella y la carga útil y su utilización como parámetros de utilidad en las fórmulas del anexo I. Estos datos están disponibles y su uso potencial se ha analizado en la evaluación de impacto, la cual ha concluido que resulta más rentable mantener la masa en orden de marcha como el parámetro de utilidad para el objetivo de 2020 en el caso de los vehículos comerciales ligeros.
- (8) Conviene mantener el planteamiento de cara a la fijación de objetivo basado en una relación lineal entre la utilidad de los vehículos comerciales ligeros y sus emisiones de CO₂ expresada mediante la fórmula del anexo I, ya que esto permite mantener la diversidad del mercado de los vehículos comerciales ligeros y la capacidad de los

¹¹ DO L 171 de 29.6.2007, p. 1.

fabricantes de hacer frente a las distintas necesidades de los consumidores, evitando cualquier distorsión injustificada de la competencia. Sin embargo, conviene actualizar este planteamiento para reflejar los últimos datos disponibles sobre las matriculaciones de vehículos comerciales ligeros nuevos.

- (9) La Comisión ha evaluado la disponibilidad de datos relativos a la huella y su uso como parámetro de utilidad en las fórmulas del anexo I. Estos datos existen y su posible utilización se ha valorado en la evaluación de impacto. A juzgar por dicha evaluación, el parámetro de utilidad usado en la fórmula para 2020 debe ser la masa.
- (10) El Reglamento exige que la Comisión lleve a cabo una evaluación de impacto con el fin de revisar los procedimientos de ensayo para que reflejen debidamente el comportamiento real de los vehículos en materia de emisiones de CO₂. Este trabajo se está efectuando mediante la elaboración de un procedimiento mundial de ensayo de vehículos ligeros en el marco de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, el cual no ha concluido todavía. En vista de ello, el anexo I del Reglamento (CE) n° 443/2009 establece límites de emisión para 2020 medidos con arreglo al Reglamento (CE) n° 715/2007 y al anexo XII del Reglamento (CE) n° 692/2008. Cuando se modifiquen los procedimientos de ensayo, los límites establecidos en el anexo I deben adaptarse para garantizar una exigencia comparable para todos los fabricantes y clases de vehículos.
- (11) Procede modificar el Reglamento (UE) n° 510/2011 en consecuencia.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (UE) n° 510/2011 queda modificado como sigue:

- (1) En el artículo 1, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. El presente Reglamento fija un objetivo, aplicable a partir de 2020, de 147 g de CO₂/km como promedio de emisiones de los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión, medidas con arreglo al Reglamento (CE) n° 715/2007 y sus medidas de ejecución, así como mediante tecnologías innovadoras.»
- (2) En el artículo 2 se añade el apartado 4 siguiente:

«4. El artículo 4, el artículo 8, apartado 4, letras b) y c), el artículo 9 y el artículo 10, apartado 1, letras a) y c), no se aplicarán a los fabricantes que hayan producido, junto con todas sus empresas vinculadas, menos de 500 vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la UE en el año civil anterior.»
- (3) En el artículo 11, apartado 3, se suprime la última frase.
- (4) El artículo 13 se modifica como sigue:
 - (a) El apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«A más tardar el 31 de diciembre de 2014, la Comisión examinará los objetivos de emisiones específicas, las normas y otros aspectos del presente Reglamento con el fin de fijar los objetivos en materia de emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos para el período posterior a 2020.».

(b) El apartado 6 se modifica como sigue:

- se suprime el párrafo segundo.
- el tercer párrafo se sustituye por el texto siguiente:

«A efectos de reflejar cualquier cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario para medir emisiones específicas de CO₂, la Comisión adaptará las fórmulas del anexo I mediante actos delegados, de conformidad con el artículo 15 y cuando se cumplan las condiciones establecidas en los artículos 16 y 17, velando al mismo tiempo por que se establezcan unos requisitos de reducción de rigor comparable en los antiguos y los nuevos procedimientos de ensayo para los fabricantes y vehículos de diferente utilidad.».

(5) En el anexo I, punto 1, se añade la letra c) siguiente:

«c) A partir de 2020:

Emisiones específicas indicativas de CO₂ = 147 + a × (M – M₀)

donde:

M = masa del vehículo en kilogramos (kg)

M₀ = valor adoptado con arreglo al artículo 13, apartado 2

a = 0,096.».

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el tercer día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente