COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 22.6.2005
COM(2005) 269 final

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO

Aplicación de la estrategia comunitaria de reducción de las emisiones de CO_2 de los vehículos automóviles: Quinto informe anual sobre la eficacia de la estrategia

(SEC(2005) 826)

1. INTRODUCCION

La estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO_2 producidas por los automóviles y potenciar el ahorro de energía[1,2], se basa en tres pilares: los compromisos de la industria automovilística para aumentar el ahorro de combustible[3], el etiquetado del consumo de los automóviles[4] y el fomento del rendimiento de los vehículos mediante medidas fiscales. De conformidad con el artículo 9 de la Decisión 1753/2000/CE[5], la Comisión tiene que informar cada año al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la eficacia de la estrategia[6].

La piedra angular de la estrategia la constituyen los compromisos de las asociaciones de fabricantes de automóviles europea, japonesa y coreana para conseguir que las emisiones medias totales de CO_2 (medidas de conformidad con la Directiva 93/116/CE) del nuevo parque automovilístico se sitúen en los 140 g/km antes de 2008/2009. Los objetivos de los compromisos tienen que alcanzarse principalmente mediante avances tecnológicos en relación con diferentes características de los automóviles así como mediante cambios en el mercado derivados de esta evolución.

Sobre la base de los otros dos pilares, el Consejo y el Parlamento Europeo establecieron como objetivo de la estrategia comunitaria la consecución a más tardar en 2010 de unas emisiones medias de 120 g de CO_2/km para los turismos nuevos.

Como exige el proceso, en 2003 se realizaron, o iniciaron, los siguientes estudios:

En 2003, tal como se habían comprometido, ACEA y JAMA estudiaron la posibilidad de una nueva reducción de las emisiones de CO_2 «*…con miras a alcanzar el objetivo de la Comunidad de 120g/km para el año 2012…*».

Según el artículo 10 de la Decisión 1753/2000/CE, las comunicaciones anuales deben indicar, en relación con el año 2003, fijado como objetivo intermedio, si las reducciones conseguidas por ACEA y JAMA se deben a medidas técnicas adoptadas por los fabricantes o a otras medidas, tales como cambios en el comportamiento de los consumidores (independientes de medidas técnicas adoptadas por la industria). Por último, los compromisos voluntarios de ACEA y JAMA incluyen la obligación de realizar, sobre la base de los datos de 2003, un «examen general» conjunto.

En la presente comunicación se abordan esas y otras cuestiones.

---

1 COM(95) 689 final.

2 Conclusiones del Consejo de 25.6.1996.

3 Han asumido compromisos las asociaciones de la industria automovilística europea (Asociación de Fabricantes Europeos de Automóviles - ACEA), japonesa (Asociación de Fabricantes Japoneses de Automóviles - JAMA) y coreana (Asociación de Fabricantes Coreanos de Automóviles - KAMA).

4 Directiva 1999/94/CE relativa a la información sobre el consumo de combustible y sobre las emisiones de CO_2 facilitada al consumidor al comercializar turismos nuevos.

5 Decisión 1753/2000/CE del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece un plan de seguimiento de la media de las emisiones específicas de CO_2 de los turismos nuevos.

6 Podrá encontrarse información acerca de la estrategia comunitaria en la dirección electrónica siguiente: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

2. AVANCES EFECTUADOS POR LA INDUSTRIA DEL AUTOMOVIL EN RELACION CON LOS COMPROMISOS ASUMIDOS

Cada año se elaboran unos «informes conjuntos» entre la Comisión y cada asociación, que ambas partes redactan y aprueban. Se publican adjuntos a la presente comunicación como documentos SEC (véase el anexo).

Las principales conclusiones correspondientes al período de referencia comprendido entre 1995 y 2003 son las siguientes:

– Según los datos oficiales de los Estados miembros, en 2003 las emisiones específicas medias de CO_2 de los parques automovilísticos fueron 163 g/km en el caso de ACEA, 172 g/km en el de JAMA y 179 g/km en el de KAMA. Si se tuvieran en cuenta los datos recogidos por ACEA, sus emisiones medidas específicas de CO_2 serían 161 g/km (véase el cuadro 1 que figura en el apéndice).

– En comparación con 1995, las emisiones medias específicas de CO_2 registraron una reducción de 22 g/km, es decir, el 11,9 % en el caso de ACEA (24 g/km o 13,0 % según las cifras de esa asociación), 24 g/km o un 12,2 % en el caso de JAMA y 18 g/km o un 9,1 % en el caso de KAMA.

– Respecto a 2002, las tres asociaciones redujeron, en 2003, las emisiones específicas medias de CO_2 de sus automóviles matriculados por primera vez en el mercado de la Unión Europea (ACEA, aproximadamente un 1,2 %[7]; JAMA, aproximadamente un 1,0 %, y KAMA, aproximadamente un 2,2 %)[8]. Desde 1995, las mejoras de rendimiento de los combustibles en el caso de los turismos diésel han sido más claras que las registradas en los vehículos de gasolina, y el aumento sostenido del porcentaje del primer tipo de vehículos en el mercado de turismos nuevos en la Unión Europea ha contribuido enormemente a los progresos globales realizados hasta ahora.

– JAMA y ACEA avanzan convenientemente, aunque sus resultados en 2003 no fueron tan buenos como en los primeros años. No obstante, ACEA ya alcanzó en 2000 el intervalo de referencia intermedio previsto para 2003, y ahora está en el punto más bajo de ese intervalo. JAMA se encuentra, desde 2002, en el intervalo de referencia intermedio. Se puede considerar que ambas asociaciones están en el buen camino.

– El progreso de KAMA sigue siendo insatisfactorio, aunque ha mejorado en los últimos 3 años. Existe un riesgo real de que KAMA no alcance su intervalo de referencia intermedio de 2004 (entre 165 y 170 g/km), en vista de que sólo queda un año para cubrir la diferencia de 9 g/km, lo que podría afectar a todo la estrategia en materia de CO_2[9]. No obstante,

---

7 Cifra basada en datos de ACEA correspondientes a 2002 y 2003. Si los datos tenidos en cuenta hubieran sido los de ACEA de 2002 y los datos oficiales de la Unión Europea de 2003, la reducción habría sido nula. No obstante, cabe imaginar que la explicación reside en el cambio de base de datos. Si se comparan los datos oficiales de la Unión Europea respecto a 2002 y 2003, el porcentaje de reducción es prácticamente el mismo que resulta si se utilizan las cifras de ACEA.

8 Los datos de 2001, 2002 y 2003 se han corregido en un 0,7 % para reflejar los cambios introducidos en el ciclo de prueba.

9 Recuérdese que el Consejo había invitado a la Comisión a presentar «... inmediatamente propuestas, incluidas propuestas legislativas, para su consideración, si es evidente, sobre la base del control y tras

KAMA ha reafirmado su compromiso de cumplir sus objetivos. Esa asociación realizó los avances más considerables en 2003 y, además, lanzó un modelo de turismo con un valor de emisión inferior a 120 g/km, lo cual es un aspecto positivo en este contexto.

– Para alcanzar el objetivo final de 140 g de CO_2/km hay que trabajar más porque hay que aumentar el índice anual medio de reducción de las tres asociaciones. En promedio, a lo largo de todo el período 1995-2008/2009, el índice de reducción se situará en torno al 2 %, es decir, 3,5 g/km al año, aproximadamente. En los años que quedan hasta 2008/2009 los índices de reducción deben ahora cifrarse en una media del 2,8 % en el caso de ACEA, del 3,1 % en el de JAMA y del 3,6 % en el de KAMA. No obstante, desde un primer momento se previó que el índice medio de reducción iba a ser más elevado en los últimos años. Hay que señalar, sin embargo, que está aumentando la diferencia que debe cubrirse, expresada en el resultado requerido anual (véase el cuadro 2 que figura en el apéndice).

En 2003, las emisiones medias globales de CO_2 de los turismos nuevos matriculados se situaron en todos los Estados miembros por debajo de los valores registrados en 1995 y en los años posteriores hasta 2003 (véase la figura 1 que se ofrece en el apéndice). No obstante, los índices de reducción varían según los países[10].

Las tres asociaciones aumentaron el porcentaje de vehículos diésel en el período de referencia (véase el cuadro 3). Ello suscita inquietud en cuanto a los contaminantes regulados. En 2003, un número cada vez mayor de fabricantes declaró su intención de equipar sus turismos diésel con filtros de partículas. Además, la Comisión empezó a trabajar sobre los valores límite de emisión EURO 5 aplicables en torno a 2010. Se puede prever que, entre otras cosas, se hagan más severos los límites de las emisiones de partículas de los vehículos diésel. Estos avances deben tenerse en cuenta a la hora de considerar otra «dieselización» del parque automovilístico de la Unión Europea.

3. APLICACION DE LA DECISION 1753/2000/CE

La denominada Decisión de «seguimiento» entró en vigor el 30 de agosto de 2000. Desde 2002, los datos recogidos con arreglo a esa Decisión se utilizan como datos oficiales en el seguimiento de los compromisos voluntarios. Antes, los datos utilizados eran los proporcionados por las asociaciones.

No obstante, desde que hay datos oficiales a nivel de la Unión existe discontinuidad respecto a las series de datos anteriores. Al ser distinta la fuente de datos han aparecido pequeñas discrepancias entre ellos. En 2003 se intentó averiguar a qué se debían esas diferencias. En general, las diferencias entre los datos oficiales y los suministrados por las asociaciones son muy pequeñas, como máximo un 1 %. No obstante, se seguirá trabajando en relación con la calidad de los datos y se espera que se reduzcan las divergencias a largo plazo.

---

consulta con las asociaciones, que una o más asociaciones no cumplen sus compromisos" (Conclusiones del Consejo de octubre de 1999).

10 No se dispone de cifras sobre Grecia ni Finlandia respecto a 1995.

4. EL «EXAMEN GENERAL» Y LOS TRABAJOS SOBRE EL ARTICULO 10 DE LA DECISION 1753/2000/CE

En virtud de los compromisos voluntarios para reducir las emisiones de CO_2 de los turismos nuevos, debe realizarse un «examen general» sobre la base de los datos de 2003 (en el caso de KAMA, de los datos de 2004). Se analizarán «*los resultados de las reducciones en las emisiones de CO_2 hasta el año 2003 inclusive, y se comparará la media de la flota de ese año con los intervalos de referencia estimados*». Además, deberán tenerse en cuenta las expectativas iniciales, es decir que «*la reducción de las emisiones de CO_2 no será lineal; su ritmo dependerá en gran medida de la disponibilidad comercial de los combustibles idóneos, así como de los plazos del desarrollo y comercialización de las nuevas tecnologías y productos. Así pues, se prevé que la reducción comience a un ritmo relativamente lento, para adquirir velocidad posteriormente».*

El artículo 10 de la Decisión 1753/2000/CE se refiere también a la consideración de algunas de estas cuestiones: «…*Los informes para los años fijados como objetivo intermedio y para los años fijados como objetivo final indicarán si las reducciones se han debido a medidas técnicas adoptadas por los fabricantes o a otras medidas, tales como cambios en el comportamiento de los consumidores*».

Puesto que los análisis que deben realizarse como parte del «examen general» y para cumplir lo dispuesto en el artículo 10 se solapan en parte, la Comisión ha llevado a cabo análisis conjuntos con ACEA, por un lado, y con JAMA, por otro. Esa labor se basó en un contrato de servicios[11]. En la evaluación se abordaron dos cuestiones fundamentales:

(1) ¿Ha habido obstáculos que impidieran a ACEA o JAMA cumplir sus compromisos u obtener los resultados previstos?

(2) ¿Ha habido otros factores, además de la evolución tecnológica, que hayan provocado una reducción de las emisiones específicas de CO_2 de los turismos nuevos?

Las respuestas a esas preguntas son decisivas para determinar si las reducciones de las emisiones de CO_2 observadas hasta el año 2003 inclusive han de atribuirse únicamente al empeño de las asociaciones por cumplir sus compromisos.

En los análisis conjuntos se llegó a las siguientes conclusiones:

(a) La reducción de las emisiones específicas de CO_2 se ha conseguido fundamentalmente gracias a progresos tecnológicos. Los cambios observados del mercado no han tenido una influencia significativa sobre las emisiones de CO_2. En cualquier caso, es muy difícil distinguir entre los cambios del mercado que han sido provocados por la evolución tecnológica y aquellos que se han debido a otros factores, por ejemplo, la actitud general de los consumidores, la situación económica, el precio del combustible, medidas fiscales, información a los consumidores, etc., principalmente por dos razones: los cambios del mercado observados entre 1995 y 2003 fueron relativamente de poca

[11] Centro Aeroespacial de Alemania – Instituto de Investigación en Transportes: «*Preparation of the 2003 review of the commitment of car manufacturers to reduce CO_2 emissions from M1 vehicles*».

importancia y los progresos técnicos registrados en materia de CO_2 influyeron en prácticamente todas las categorías de vehículos.

(b) ACEA y JAMA cumplieron y, en algunos casos, superaron, todos los compromisos indicados.

(c) Se cumplieron asimismo los supuestos enumerados por esas dos asociaciones en sus compromisos respectivos, y el entorno en que operan sus miembros no les ha impedido respetar sus compromisos.

(d) ACEA y JAMA llaman la atención sobre algunos aspectos importantes en relación con la consecución del objetivo de 140 g de CO_2/km.

En resumen, ACEA, JAMA y la Comisión han llegado a la conclusión de que ambas asociaciones, durante el período comprendido entre 1998 y 2003, cumplieron las obligaciones a las que se habían comprometido.

Hay que insistir en que esas conclusiones destacan también otro aspecto de la aplicación de la estrategia: el escaso impacto de las medidas adoptadas con arreglo a los otros dos pilares, a saber, el etiquetado y las medidas fiscales.

Las conclusiones conjuntas del «examen general» y de los trabajos sobre el artículo 10 figuran adjuntas a los informes conjuntos respectivos de ACEA y JAMA.

5. ESTUDIOS DE ACEA Y JAMA PARA ALCANZAR EL OBJETIVO COMUNITARIO DE 120 G/KM

Según el texto de los compromisos y las recomendaciones de la Comisión por las que se aprueban esos compromisos[12], en 2003 ACEA y JAMA debían estudiar «*la posibilidad de una nueva reducción de las emisiones de CO_2 con miras a alcanzar el objetivo de la Comunidad de 120g/km para el año 2012*». Las dos asociaciones presentaron el resultado de su estudio respectivo en diciembre de 2003 (el estudio de KAMA se realizó, como estaba previsto, en 2004). En sus informes, ACEA y JAMA afirman que aunque desde el punto de vista tecnológico sería posible alcanzar el objetivo comunitario de 120 g de CO_2/km antes de 2012, los costes necesarios serían prohibitivos. Asimismo se producirían graves distorsiones del mercado y efectos negativos para la economía europea. Consideran que pueden conseguirse reducciones equivalentes al objetivo comunitario de una forma más rentable si se aplica un planteamiento integrado entre la industria automovilística y otros agentes tales como las autoridades públicas, los proveedores de gasolina y combustibles, el sector agrario, los clientes, etc. ACEA, sin embargo, proporcionó una primera indicación según la cual sería posible conseguir una nueva reducción de un 5 % en las emisiones medias de CO_2 en el nuevo parque de vehículos entre 2008 y 2012 (igual al objetivo de aproximadamente 133 g de CO_2/km) si se perfeccionaran las tecnologías sobre vehículos.

De hecho, además de los tres pilares de la estrategia existen otras opciones que podrían servir de apoyo a la estrategia comunitaria y contribuir a reducir las emisiones de CO_2 de turismos. En general, la aspiración de la Comisión es conseguir el objetivo comunitario de 120 g de

[12] Recomendaciones 1999/125/CE, 2000/303/CE y 2000/304/CE de la Comisión.

CO_2/km de un «modo sostenible», teniendo en cuenta los tres pilares del Consejo de Gotemburgo (ambiental, social y económico).

A la luz de esos informes, la Comisión ha decidido que deben realizarse evaluaciones conjuntas entre la Comisión, los interesados y expertos y asesores nacionales para abordar las dos cuestiones clave:

(1) El coste y el potencial de reducción de las emisiones de CO_2 que presentan las medidas tecnológicas y de otro tipo.

(2) Una evaluación de impacto de una serie de medidas hipotéticas para reducir las emisiones de CO_2 de los turismos en la Unión Europea.

A tal fin se realizarán análisis técnicos y económicos sobre la base de modelos informáticos. Los resultados de esa labor se incluirán en una evaluación de impacto de la Comisión que comenzará a mediados de 2005. A partir de esos resultados, la Comisión presentará al Consejo y al Parlamento Europeo una propuesta relativa a la realización del objetivo de 120 g de CO_2/km aproximadamente a finales de 2005.

6. APLICACION DE LA DIRECTIVA 1999/94/CE

Todos los Estados miembros han aplicado la Directiva 1999/94/CE[13] relativa a la información sobre el consumo de combustible y sobre las emisiones de CO_2 facilitada al consumidor al comercializar turismos nuevos. Según su artículo 9, los Estados miembros debían enviar a la Comisión, a más tardar el 31 de diciembre de 2003, un informe sobre la eficacia de las disposiciones de esa Directiva. La Comisión ha recibido 14 informes, que en la actualidad están siendo examinados. Los resultados preliminares indican lo siguiente:

– En general, la eficacia de la Directiva parece ser baja; aún no ha podido observarse ningún efecto significativo sobre las decisiones de los consumidores.

– Una excepción pueden ser los sistemas de reembolso aplicados en los Países Bajos en 2002, que tuvieron muy buena aceptación por parte de los consumidores y un impacto notable sobre las decisiones de compra de un vehículo.

Cabe esperar que la Comisión presente modificaciones de la Directiva en función de los resultados de esa evaluación, con el objetivo general de aumentar su eficacia.

7. MEDIDAS DE CARÁCTER FISCAL

En 2002, la Comisión publicó una comunicación sobre medidas fiscales, en particular sobre la fiscalidad de los turismos en la Unión Europea[14]. La comunicación incluía una serie de opciones de medidas futuras y tenía por objeto abrir un proceso de consulta con los Estados miembros, el Parlamento Europeo, la industria automovilística y otros interesados importantes. Además de esas consultas, la Comisión está terminando de preparar una propuesta legislativa que debe presentar en junio de 2005.

---

13 DO L 12 de 18.1.2000, p. 16.

14 COM(2002) 431 final.

8. OTRAS MEDIDAS CONEXAS

En las conclusiones del Consejo de Medio Ambiente de 10 de octubre de 2000 se instaba a la Comisión a estudiar medidas de reducción de las emisiones de los vehículos comerciales ligeros (técnicamente iguales a los vehículos de la categoría N_1[15]) y los sistemas móviles de aire acondicionado utilizados en los turismos[16].

En relación con los vehículos industriales ligeros, el Consejo y el Parlamento adoptaron la Directiva 2004/3/CE por la que se modifican las Directivas 70/156/CEE y 80/1268/CEE en lo relativo a las mediciones de las emisiones de dióxido de carbono y consumo de combustible de los vehículos de motor de categoría N_1[17]. Con arreglo a esa Directiva se obtendrá información sobre las emisiones de CO_2 de esa categoría de vehículos. La Comisión sigue trabajando en ese campo. Ha lanzado un contrato para mejorar el protocolo de medición de la Directiva 80/1268/CEE modificada y seguir desarrollando la evaluación de las opciones de reducción de emisiones de los vehículos de la categoría N_1.

Por lo que se refiere a los sistemas móviles de aire acondicionado, la Comisión ha lanzado un contrato para desarrollar un procedimiento rentable de medición que se incorporará a la Directiva 80/1268/CEE o cualquier otro documento oficial adecuado. La Comisión evaluará el asunto en profundidad tras la conclusión del contrato.

9. CONCLUSIONES

La estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO_2 de los turismos y aumentar el ahorro de combustible tiene por objeto alcanzar una cifra media de emisiones específicas de CO_2 de los turismos nuevos matriculados en la Comunidad de 120 g de CO_2/km como muy tarde en 2010. El valor específico de CO_2/km alcanzado en el año civil de 2003 fue de 164 g de CO_2/km[18], frente a los 186 g de CO_2/km en 1995, año de referencia de la estrategia comunitaria, es decir, una reducción de aproximadamente el 12 %. Las evaluaciones realizadas como parte del «examen general» y con arreglo al artículo 10 de la Decisión 1753/2000/CE demuestran que ACEA y JAMA cumplieron, durante el período comprendido entre 1998 y 2003, todas las obligaciones previstas en sus respectivos compromisos. De ese modo, la industria automovilística ha aportado una contribución importante a la estrategia de la Unión Europea para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y a los objetivos de Kioto.

Para alcanzar el objetivo final de los compromisos (140 g de CO_2/km) las tres asociaciones deberán redoblar esfuerzos. A juzgar por los informes conjuntos, la Comisión no tiene

---

15 Pertenecen a la categoría N_1 los vehículos destinados al transporte de mercancías con una masa no superior a 3,5 toneladas.

16 El Consejo de Medio Ambiente de 10 de octubre de 2000 llegó a las siguientes conclusiones
«En el ámbito de la política de transportes, el Consejo ha solicitado a la Comisión que estudie y prepare medidas en los ámbitos siguientes, teniendo en cuenta el ritmo de aumento de las emisiones procedentes del sector de los transportes, así como la necesidad de reflejar los costes sociales y ambientales de cada modo de transporte, tal y como se destacó en el informe al Consejo Europeo de Helsinki:
- reducción de las emisiones de CO_2 procedentes de los vehículos, en particular medidas para reducir las emisiones de CO_2 de los vehículos industriales ligeros;
- reducción de todas las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de las instalaciones de aire acondicionado en los vehículos».

17 Diario Oficial L 49 de 19.2.2004, pp. 36 – 41. Directiva 2004/3/CE.

18 Cifra basada en datos oficiales de la Unión Europea.

motivos para creer que JAMA no estará a la altura de su compromiso. ACEA alcanzó en 2000 su objetivo intermedio para 2003, y ha manifestado estar firmemente decidida a hacer todo lo que esté en su mano para cumplir su compromiso en materia de emisiones de CO_2, pero ya no puede confirmar las conclusiones formuladas en sus informes anteriores. La Comisión insiste en la importancia de cumplir el objetivo, que es realizable. La situación respecto a KAMA es realmente preocupante. Esta asociación, sin embargo, ha reiterado su determinación de cumplir los objetivos asumidos.

Aunque la transposición jurídica de la Directiva 1999/94 ya ha concluido, los trabajos realizados para comprobar su eficacia han puesto de manifiesto graves deficiencias. Resulta evidente que es preciso adoptar medidas para consolidar este pilar, así como el relativo a las medidas fiscales, si se pretende alcanzar para el año 2010 el objetivo comunitario de 120 g/km.

Los informes presentados por ACEA y JAMA en 2003[19] y los resultados de sus respectivos estudios sobre las posibilidades de alcanzar el objetivo comunitario de 120 g de CO_2/km en 2012 indican que las asociaciones no consideran posible conseguir ese objetivo de una manera rentable con medidas técnicas. La Comisión va a realizar su propia evaluación y en la segunda mitad de 2005 presentará una propuesta al Consejo y al Parlamento.

La Comisión sigue trabajando sobre las emisiones de CO_2 de los vehículos comerciales ligeros y sobre las emisiones de CO_2 causadas por el uso de equipos móviles de aire acondicionado.

[19] 2003 por lo que respecta a ACEA y JAMA y 2004 en el caso de KAMA.

Apéndice

Cuadro 1: Emisiones específicas medias de CO_2 de los turismos nuevos por tipo de combustible, por asociación y en la Unión Europea

	CO_2 (g/km)									
	1995	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001(3)**	**2002(3)**	**2003(3)**	**Variación 95/03 [%](4)**
ACEA										
Gasolina	188	186	183	182	180	177	172	172/171 (5)	171/170(5)	-9,0 / -9,6 % (6)
Diésel	176	174	172	167	161	157	153	155/152 (5)	154/152(5)	-12,5 / -13,6 %(6)
Todos los combustibles(1)	**185**	**183**	**180**	**178**	**174**	**169**	**165**	**165/163 (5)**	**163/161(5)**	**-11,9 / -13 %(6)**
JAMA										
Gasolina	191	187	184	184	181	177	174	172	170	-11,0 %
Diésel	239	235	222	221	221	213	198	180	177	-25,9 %
Todos los combustibles(1)	**196**	**193**	**188**	**189**	**187**	**183**	**178**	**174**	**172**	**-12,2 %**
KAMA										
Gasolina	195	197	201	198	189	185	179	178	171	-12,3 %
Diésel	309	274	246	248	253	245	234	203	201	-35,0 %
Todos los combustibles(1)	**197**	**199**	**203**	**202**	**194**	**191**	**187**	**183**	**179**	**-9,1 %**
EU-15(2)										
Gasolina	189	186	184	182	180	178	173	172	171	-9,5 %
Diésel	179	178	175	171	165	163	156	157	157	-12,3 %
Todos los combustibles(1)	**186**	**184**	**182**	**180**	**176**	**172**	**167**	**166**	**164**	**-11,8 %**

(1) Vehículos de gasolina y diésel únicamente; no se cree que los demás combustibles y los vehículos estadísticamente no identificados afecten a las medias de forma significativa.

(2) Los turismos nuevos vendidos en el mercado de la Unión Europea por fabricantes ajenos a los compromisos no afectan a la media de la Unión Europea de forma significativa.

(3) Las cifras de 2001, 2002 y 2003 se corrigen en un 0,7 % para reflejar los cambios del ciclo de conducción. Los datos de 2002 y 2003 son los proporcionados por los Estados miembros

(4) Los porcentajes se calculan a partir de las cifras de CO_2 sin redondear.

(5) La primera cifra se basa en los datos de los Estados miembros; la segunda, en los datos de ACEA.

(6) La primera cifra se basa en los datos de 2003 de los Estados miembros y en los datos de 1995 de ACEA; la segunda se basa únicamente en los datos de ACEA.

(7) Las cifras de ACEA que figuran en esta comunicación incluyen Rover/MG pero como Rover/MG (que asumía al principio el compromiso como parte de BMW) ya no es miembro de ACEA, esa asociación ha declarado no poder asumir ninguna responsabilidad sobre lo que consigan los vehículos Rover en relación con las emisiones de CO_2 de aquí a 2008.

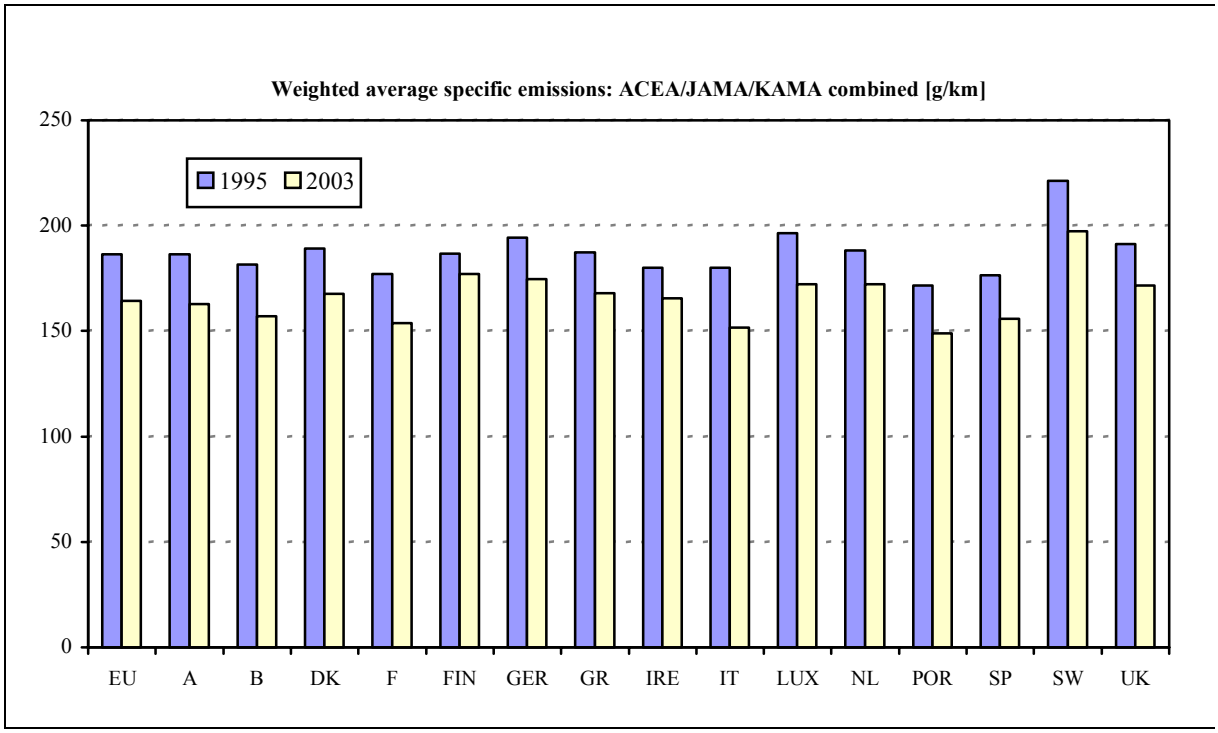
Cuadro 2: Cumplimiento del objetivo de 140g/km en 2008/2009

			Objetivo de 140g/km: diferencia			
			Total		Por año	
	1995	2003	% entre 2003 y 2008/9	g/km entre 2003 y 2008/9	% entre 2003 y 2008/9	g/km entre 2003 y 2008/9
ACEA: todos los combustibles*	**185**	**163/161**	14,1/ 13	23 / 21	2,8 / 2.6	4,6 / 4,2
JAMA: todos los combustibles**	**196**	**172**	18,6	32	3,1	5,3
KAMA: todos los combustibles**	**197**	**179**	21,8	39	3,6	6,5

** La primera cifra se basa en los datos de los Estados miembros; la segunda, en la cifra de ACEA.*
*** Cifras basadas en los datos de los Estados miembros.*

Figura 1: Emisiones específicas medias de CO_2 de los turismos nuevos en la UE y en los Estados miembros en 1995 y 2003 (medias ponderadas basadas en los datos correspondientes a los vehículos diésel y de gasolina)[20]

(Leyenda: Emisiones específicas medias ponderadas: ACEA/JAMA/KAMA combinadas [g/km])



Los datos de 1995 son los proporcionados por las asociaciones; los correspondientes a 2003 son los oficiales de la UE. Los datos de 2003 se han corregido en un 0,7 % para reflejar los cambios del ciclo de conducción.

[20] En la información sobre la UE correspondiente a 1995 no se incluyen los datos de Grecia ni Finlandia por haber poca información disponible. En relación con 2003 ya se han incluido ambos Estados miembros.

<u>Cuadro 3</u>: Tendencias en la composición de nuevos automóviles matriculados de cada una de las asociaciones y de la UE

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	Variación '95-03' (2)
Gasolina	73,4%	72,9%	73,1%	70,3%	65,8%	60,9%	58,2%	56,3%	52,4%	-21,0
Diésel	24,0%	24,3%	24,3%	27,0%	31,0%	35,8%	39,4%	43,6%	47,5%	23,5
Todos los combustibles	10241651	10811011	11226009	11935533	12518260	12217744	12552498	11649782	11533323	12,6%
JAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002 (4)**	**2003 (4)**	**Variación '95-03' (2)**
Gasolina	82,1%	82,1%	83,2%	81,6%	80,4%	80,8%	79,1%	77,3%	71,8%	-10,3
Diésel	9,5%	10,4%	11,2%	13,1%	14,9%	16,5%	17,4%	22,6%	28,2%	18,7
Todos los combustibles	1233975	1342144	1510818	1666816	1716048	1667987	1520643	1501937	1703960	38,1%
KAMA	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002 (4)**	**2003 (4)**	**Variación '95-03' (2)**
Gasolina	87,9%	87,6%	89,2%	85,9%	81,9%	80,9%	85,2%	77,8%	73,9%	-14,0
Diésel	1,6%	1,8%	2,3%	6,1%	7,4%	8,3%	13,9%	22,0%	26,1%	24,5
Todos los combustibles	169060	236454	275453	373230	463724	491244	396792	325436	427341	152,8%
EU-15 (1)	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002 (4)**	**2003 (4)**	**Variación '95-03' (2)**
Gasolina	74,5%	74,2%	74,6%	72,1%	68,0%	63,9%	61,2%	59,2%	55,4%	-19,1
Diésel	22,2%	22,4%	22,3%	24,7%	28,4%	32,6%	36,4%	40,7%	44,4%	22,2
Todos los combustibles(3)	11644686	12389609	13012280	13975579	14698032	14376975	14469933	13477155	13664624	17,3%

(1) Los turismos nuevos comercializados en el mercado de la UE por fabricantes ajenos a los compromisos no afectan las cifras de forma significativa.

(2) Las variaciones en vehículos de gasolina o diésel en el período 1995-2003 representan la variación en el porcentaje absoluto de cada tipo de combustible de las matriculaciones totales. Las variaciones en el número total de vehículos

representan el aumento o disminución de matriculaciones en términos absolutos. Las variaciones en el número total de vehículos representan el aumento en el número de matriculaciones en EU-15 durante el período considerado.

(3) Las cifras totales incluyen los vehículos no identificados estadísticamente y los vehículos que consumen combustibles de otros tipos.

(4) Los datos de 2002 y 2003 son los proporcionados por los Estados miembros.

ANEXO (SEC(2005) 826)

(1) Seguimiento del compromiso de ACEA relativo a la reducción de las emisiones de CO_2 de los turismos (2003), informe conjunto de la Asociación de Fabricantes Europeos de Automóviles y de los servicios de la Comisión, versión final de 5.10.2004.

(2) Seguimiento del compromiso de JAMA relativo a la reducción de las emisiones de CO_2 de los turismos (2003), informe conjunto de la Asociación de Fabricantes Japoneses de Automóviles y de los servicios de la Comisión, versión final de 5.10.2004.

(3) Seguimiento del compromiso de KAMA relativo a la reducción de las emisiones de CO_2 de los turismos (2003), informe conjunto de la Asociación de Fabricantes Coreanos de Automóviles y de los servicios de la Comisión, versión final de 5.10.2004.

Los anexos sólo están disponibles en lengua inglesa.