COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 7.2.2007
COM(2007) 19 final

# COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO

## Resultados de la revisión de la estrategia comunitaria para reducir las emisiones de $CO_2$ de los turismos y los vehículos industriales ligeros

{SEC(2007) 60}
{SEC(2007) 61}

## 1. INTRODUCCIÓN

La UE se sitúa a la vanguardia de las iniciativas internacionales de lucha contra el cambio climático y tiene que conseguir reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero en los porcentajes a que se ha comprometido con arreglo al Protocolo de Kioto. En enero de 2007, la Comisión propuso lo siguiente[1]: «*que la UE promueva, en el contexto de negociaciones internacionales, el objetivo de reducir en un 30 % las emisiones de gases de efecto invernadero de los países desarrollados de ahora a 2020 (respecto de los niveles de 1990)*» y afirmó que «*la UE deberá desde ahora asumir de forma autónoma el firme compromiso de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero al menos en un 20 % de aquí a 2020*» en comparación con los niveles registrados en 1990. Para evitar falseamientos y en aras de la equidad económica y social, todos los sectores tienen que contribuir a ese esfuerzo de reducción.

Los coches son un elemento importante en la vida diaria de muchos europeos, y la industria automovilística es una fuente considerable de empleo y crecimiento en muchas regiones de la Unión. No obstante, el uso del automóvil tiene graves impactos sobre el cambio climático, pues prácticamente el 12 % de todas las emisiones del principal gas de efecto invernadero, el dióxido de carbono ($CO_2$), en la UE proceden de los combustibles que consumen los turismos. Pese a que la tecnología de los vehículos se ha perfeccionado considerablemente, en particular por lo que se refiere a la eficiencia del combustible, lo que significa también menos emisiones de $CO_2$, esos avances no han sido suficientes para neutralizar el efecto del aumento del tráfico y del volumen de los automóviles. Aunque la UE ha reducido sus emisiones globales de gases de efecto invernadero (GEI) casi un 5 % durante el período 1999-2004, las emisiones de $CO_2$ del transporte por carretera han aumentado un 26 %.

El Consejo Europeo de junio de 2006, por tanto, confirmó, por unanimidad lo siguiente[2]: «*De acuerdo con la estrategia de la UE sobre las emisiones de $CO_2$ de los vehículos utilitarios ligeros, la flota media de coches nuevos deberá alcanzar unas emisiones de $CO_2$ de 140g/km para 2008-2009 y de 120g/km para 2012*». El Parlamento Europeo pidió «*una política de medidas rigurosas para reducir las emisiones procedentes del transporte, incluidos unos límites obligatorios para las emisiones de $CO_2$ procedentes de los nuevos vehículos del orden de 80-100 g/km a medio plazo, que deberán lograrse a través del comercio de emisiones entre los fabricantes de vehículos*»[3].

En el Plan de Acción para la Eficiencia Energética[4], de octubre de 2006, se afirma lo siguiente: «*La Comisión, decidida a abordar la cuestión de la eficiencia energética y las emisiones de $CO_2$ de los vehículos, propondrá en 2007, si resulta necesario, legislación para conseguir la meta de 120 g $CO_2$/km para 2012 mediante un planteamiento completo y coherente, de acuerdo con el objetivo acordado a nivel de la UE*». En el conjunto de medidas sobre energía y clima propuesto en enero de 2007, la Comisión declaró que «*en una próxima comunicación, se propondrán nuevas medidas de reducción de las emisiones de $CO_2$ de los vehículos, con objeto de alcanzar el objetivo de 120 g de $CO_2$/km de aquí a 2012, a través de*

---

1 COM(2007) 2.

2 Estrategia revisada de la UE para un desarrollo sostenible, Consejo de la Unión Europea, 8.6.2006.

3 Resolución del Parlamento Europeo «Ganar la batalla contra el cambio climático mundial» (2005/2049(INI)).

4 COM(2006) 545.

*un planteamiento integrado y coherente. Además, se estudiarán las posibilidades de obtener nuevas reducciones después de 2012*».

De no tomarse medidas eficaces, las emisiones del transporte de pasajeros por carretera seguirán aumentando en los próximos años, haciendo peligrar los esfuerzos de la Unión por reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero con arreglo al Protocolo de Kioto y más allá, y dejando la carga del esfuerzo a otros sectores igualmente vulnerables a la competencia internacional. Por el contrario, si se controlan las emisiones de los automóviles se contribuirá a la lucha contra el cambio climático, disminuirá nuestra dependencia de combustible importado y aumentará la calidad del aire, mejorando, así, la salud de los ciudadanos europeos. El aumento de la eficiencia del combustible en los vehículos y el uso creciente de combustibles alternativos, especialmente los biocarburantes, van a ser fundamentales para conseguirlo.

Por lo que se refiere a los combustibles, la Comisión ha propuesto[5] la introducción de requisitos obligatorios dirigidos a la descarbonación gradual de los combustibles para el transporte por carretera por medio de una modificación de la Directiva sobre calidad de los combustibles[6]. Recientemente ha presentado un informe[7] sobre la aplicación de la Directiva relativa a los biocarburantes y, en breve, adoptará una propuesta para modificarla. En la presente Comunicación, la Comisión propone, además, confiar en un uso más generalizado de los biocarburantes como uno de los elementos de un planteamiento integrado para reducir las emisiones de $CO_2$ de los vehículos. Por lo que se refiere a los automóviles, la Comisión ha seleccionado una serie de medidas que pueden contribuir a la consecución del objetivo de la UE, en particular niveles más estrictos de rendimiento energético para turismos y vehículos industriales ligeros, además de otras mejoras tecnológicas. La presente Comunicación constituye la base para intercambios con otras instituciones europeas y todas las partes interesadas en relación con la aplicación de la nueva etapa de la estrategia comunitaria para reducir las emisiones de $CO_2$ y ahorrar en el consumo de combustible de los vehículos ligeros con vistas a alcanzar el objetivo de la UE de 120 g de $CO_2$/km[8] antes de 2012. Sobre la base de las conclusiones extraídas de esos debates, la Comisión propondrá al Consejo y el Parlamento Europeo, si resulta posible en 2007 y como muy tarde a mediados de 2008, un marco legislativo para alcanzar este objetivo.

## 2. CONTEXTO POLÍTICO Y SITUACIÓN ACTUAL

### 2.1 Necesidad de actuar en el sector del transporte por carretera

#### *2.1.1 El transporte por carretera tiene que contribuir a controlar el cambio climático*

En la primavera de 2005, el Parlamento Europeo y el Consejo Europeo reafirmaron el objetivo de la UE de que las temperaturas de la superficie terrestre no debían aumentar más de 2 °C en relación con los niveles preindustriales, a fin de evitar entrar en un peligroso e

---

5 COM(2007) 18.

6 Directiva 98/70/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 1998, en su versión modificada, relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo y por la que se modifica la Directiva 93/12/CEE del Consejo (DO L 350 de 28.12.1998).

7 COM(2006) 845.

8 Lo que equivale a 4,5 l/100 km en el caso de los vehículos diésel y a 5 l/100 km en el de los vehículos de gasolina.

irreversible cambio climático antropogénico. Asimismo, el Consejo Europeo insistió en que para promover la seguridad del abastecimiento energético y un uso sostenible de la energía había que potenciar la gestión de la demanda y aumentar la eficiencia energética, en particular en el sector del transporte[9]. En la reciente revisión del Libro Blanco sobre el transporte[10] se insiste en la necesidad de promover una movilidad sostenible que fomente la competitividad en la UE reduciendo, al mismo tiempo, los impactos ambientales del transporte, cuyo coste estimado equivale al 1,1 % del PIB.

El sector del transporte por carretera es el segundo emisor de GEI en la UE. Es uno de los pocos sectores en el que las emisiones siguen aumentando, lo cual hace peligrar los avances realizados en otros sectores. Eso dificulta la consecución de los compromisos contraídos por la UE en Kioto y tiene repercusiones negativas sobre la competitividad de algunos sectores (por ejemplo, las industrias que consumen mucha energía), tan vulnerables a la competencia internacional como actividades de carácter interno como el transporte por carretera.

Limitarse a considerar únicamente las emisiones absolutas de los diferentes sectores no es suficiente. Es preciso evaluar también la necesidad de reequilibrar los esfuerzos realizados por cada sector y su capacidad para reducir las emisiones de $CO_2$. Aunque a primera vista la actuación en el sector del transporte por carretera pueda parecer más cara que en otros sectores, varios estudios han llegado a la conclusión de que las medidas de eficiencia en ese sector pueden resultar más rentables que algunas medidas en otros, si se tienen en cuenta las dirigidas a modificar el comportamiento de los consumidores[11]. Por otra parte, tiene que aplicarse un concepto amplio de rentabilidad «global» que tenga en cuenta, en particular, la seguridad del abastecimiento energético, la vulnerabilidad a la competencia internacional, la asequibilidad para los consumidores y los «efectos rebote» positivos, por ejemplo el liderazgo tecnológico que se adquiere al fijarse metas ambiciosas. Puesto que las emisiones de $CO_2$ y el consumo de energía están estrechamente vinculados y dado que el transporte por carretera representa el 26,5 % del consumo total de energía en la UE, una reducción de las emisiones de $CO_2$ de los vehículos tendrá un impacto positivo considerable en la seguridad energética de la Unión.

El transporte por carretera no está incluido en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero (RCCDE) establecido por la Directiva 2003/87/CE. Ese régimen se basa en el principio de emisiones directas[12] que, en el caso del transporte por carretera, tendría que aplicarse a los propietarios y tendría unos costes administrativos muy altos. Por el contrario, podría considerarse un planteamiento indirecto aplicado a los fabricantes de automóviles. No obstante, la inclusión en el momento actual no produciría los objetivos de la estrategia a su debido tiempo (120 g de $CO_2$/km de aquí a 2012) porque cualquier adaptación del RCCDE que no sea la inclusión de la aviación sólo surtiría efecto a partir de 2013, como indicó la Comisión en su reciente Comunicación sobre la revisión del régimen[13]. Ese calendario garantizará el mantenimiento de un marco reglamentario estable para las partes interesadas que ya participan en el mercado, así como un

---

9 Conclusiones de la Presidencia del Consejo Europeo de 23/24 de marzo de 2006.

10 COM(2006) 314.

11 *Cost effectiveness of $CO_2$ mitigation in transport - An outlook and comparison with measures in other sectors*, CE Delft para la Conferencia Europea de Ministros de Transporte, OCDE, abril de 2006.

12 De manera que los receptores de derechos de emisión sean los que realmente emiten el $CO_2$ correspondiente.

13 Véase COM(2006) 676, punto 3.1.

plazo de tiempo suficiente para introducir las adaptaciones legislativas en el régimen. Por consiguiente, la Comisión va a estudiar la posibilidad de incluir el sector del transporte por carretera en el tercer período de asignación.

Por todo ello, deben tomarse medidas para que el transporte por carretera no sólo no socave sino que contribuya a la lucha contra el cambio climático.

### *2.1.2 Es preciso perfeccionar los vehículos ligeros*

Son muchos los factores que influyen en las emisiones de $CO_2$ del transporte de pasajeros por carretera, por ejemplo la oferta y la demanda de vehículos, las necesidades personales de transporte, lo que cuesta poseer un coche, la disponibilidad de servicios alternativos de transporte público, etc. Se convocó al Grupo de alto nivel sobre la competitividad de la industria automovilística (CARS21)[14] para estrechar el diálogo con las partes interesadas sobre las futuras necesidades y retos de la industria de la automoción. En su informe final de diciembre de 2005, el Grupo respaldó el planteamiento integrado e insistió en la necesidad de trabajar para reducir aún más las emisiones de $CO_2$ de los vehículos de transporte por carretera.

Fuera de la UE, se están realizando esfuerzos a nivel internacional para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de los vehículos de carretera. Los Estados Unidos, Canadá, Japón, Corea, China y Australia ya aplican planteamientos reglamentarios o voluntarios, algunos de los cuales se están revisando para conseguir aún más mejoras de la eficiencia del combustible y más reducciones de las emisiones de $CO_2$.

## 2.2 Logros ya obtenidos

Hasta ahora, la estrategia comunitaria se ha basado en los tres pilares propuestos por la Comisión en 1995[15] y aprobados posteriormente por el Consejo y el Parlamento Europeo[16]. Esa estructura posibilitó la integración completa de medidas dirigidas tanto a la oferta (compromisos voluntarios) como a la demanda (etiquetas e impuestos), y se adoptó tras un amplio análisis de las opciones posibles para reducir las emisiones de $CO_2$ de los vehículos.

### *2.2.1 Primer pilar: compromisos voluntarios de la industria automovilística*

Los compromisos voluntarios contraídos por las asociaciones de fabricantes de vehículos europea, japonesa y coreana se refieren al objetivo de 140 g de $CO_2$/km para 2008 o 2009. A la vista de la preocupación que suscitan cada vez más los avances realizados por la industria en el marco de esos acuerdos voluntarios, la Comisión ha insistido en numerosas ocasiones en que está dispuesta a considerar todas las medidas, incluso legislativas, para que se realicen las reducciones necesarias de las emisiones de $CO_2$.

---

[14] *A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century*, Informe final de CARS21, 2006: http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf.

[15] COM (95) 689, Conclusiones del Consejo de 25.6.1996, Resolución del Parlamento Europeo de 22.9.1997.

[16] Los informes anuales sobre la eficacia de la estrategia pueden consultarse en: http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_monitoring.htm.

### *2.2.2 Segundo pilar: información al consumidor*

La Directiva sobre etiquetado[17] exige la colocación de una etiqueta sobre consumo de combustible y emisiones de $CO_2$ en todos los vehículos nuevos, la publicación de orientaciones nacionales sobre consumo de combustible de los vehículos nuevos, la colocación de carteles en los concesionarios y la inclusión de información sobre consumo de combustible en los impresos publicitarios. Se considera que esa Directiva es un valioso instrumento de sensibilización, pero su impacto no ha sido patente[18] puesto que la calidad de las etiquetas varía enormemente entre los distintos Estados miembros.

### *2.2.3 Tercer pilar: promoción de vehículos de bajo consumo de combustible por medio de medidas fiscales*

Los impuestos, tercer pilar de la estrategia, pueden contribuir en gran medida a reducir los costes del cumplimiento de objetivos de eficiencia, pero el grado de su aplicación ha sido, hasta ahora, decepcionante. Por lo que a la UE se refiere, la propuesta de la Comisión de julio de 2005 de una directiva del Consejo[19] dirigida, entre otras cosas, a considerar las emisiones de $CO_2$ en los impuestos aplicables a los automóviles, aún no ha sido adoptada por el Consejo. A nivel nacional, varios Estados miembros han adoptado medidas fiscales para promover la compra de vehículos que emitan menos $CO_2$, pero no se ha demostrado que esas medidas tengan un efecto notable sobre las emisiones medias de $CO_2$ de los vehículos nuevos en la UE.

---

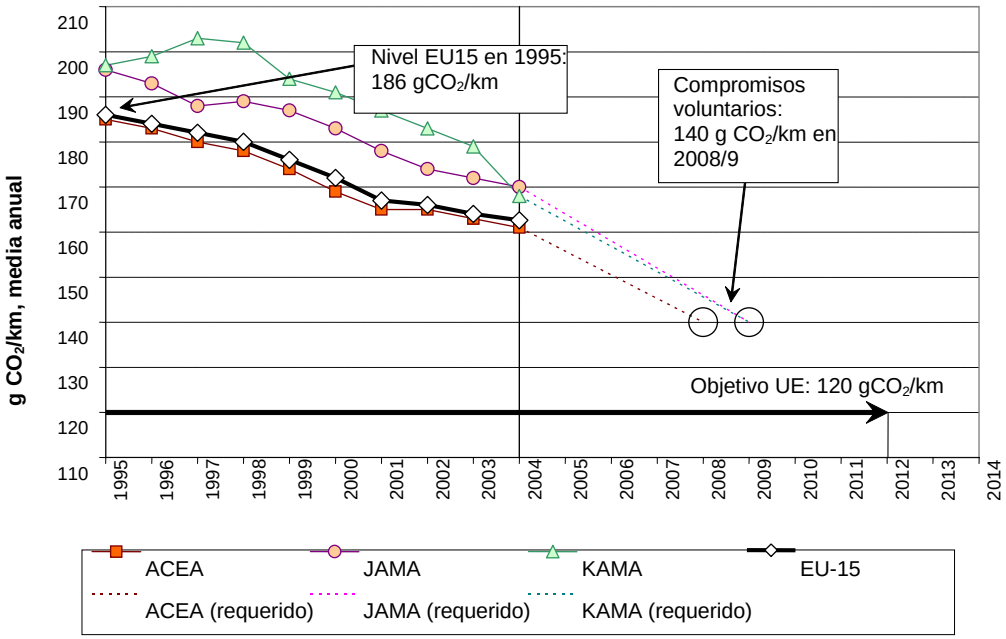
17 Directiva 1999/94/CE relativa a la información sobre el consumo de combustible y sobre las emisiones de $CO_2$ facilitada al consumidor al comercializar turismos nuevos, (DO L 12 de 18.1.2000).

18 *Report on the effectiveness of the car fuel efficiency labelling directive 1999/94/EC, and options for improvement*, ADAC para la Comisión Europea, marzo de 2005.

19 COM(2005)261.

### *2.2.4 Aprender de la experiencia obtenida con la estrategia*

Figura 1 – Emisiones medias de $CO_2$ de la nueva flota autmovilística en EU-15 entre 1995 y 2004




Sobre la base de la experiencia adquirida con la estrategia actual, cabe destacar una serie de hechos[20]:

- En 2004, las emisiones del vehículo nuevo medio vendido se situaron en 163 g de $CO_2$/km, un 12,4% por debajo del punto de partida de 1995 (186 g de $CO_2$/km[21]). En ese mismo período, los **vehículos nuevos vendidos en la UE fueron cada vez más grandes y potentes**, mientras que los precios aumentaron menos que la inflación.

- Estudios sobre el impacto de las **pocas medidas adoptadas por los Estados miembros en relación con la demanda indican que los avances en la tecnología de los automóviles han sido responsables de la mayor parte de las reducciones**.

- Por el momento, se avanza hacia la consecución de la meta de 140 g de $CO_2$/km para 2008-2009, pero **si no se adoptan medidas adicionales, el objetivo de la UE de 120 g de $CO_2$/km no va a poder alcanzarse en 2012**. Como el acuerdo voluntario no ha surtido efecto, la Comisión considera necesario recurrir a un planteamiento legislativo e insiste en que, además de la legislación propuesta, las autoridades públicas deberán actuar también con carácter de urgencia para mantener las reducciones de emisiones dentro de los valores previstos, siempre con la perspectiva del objetivo de 2008-2009, por ejemplo mediante incentivos fiscales y la aplicación de criterios ecológicos en la adjudicación de contratos públicos.

---

20 Los datos preliminares correspondientes a 2005 no revelan nuevos avances significativos.

21 EU-15.

## 3. EL CAMINO POR DELANTE

Dados los numerosos factores que afectan a las emisiones del transporte por carretera, es preciso adoptar todo un conjunto de medidas.

### 3.1 Lograr el objetivo de la UE de 120 g de $CO_2$/km

Aunque la Comunicación se centra en la reducción de las emisiones de $CO_2$ mediante un planteamiento integrado (el aumento del ahorro de energía de los vehículos ligeros –turismos y vehículos industriales ligeros–, otras mejoras tecnológicas y la utilización de biocarburantes) no prejuzga cualquier otra medida adicional que pueda proponer la Comisión para controlar los impactos del transporte por carretera sobre el cambio climático. En la reciente revisión de la política comunitaria de transportes se incluyen iniciativas para promover, cuando convenga, el cambio a modos de transporte más sostenibles, especialmente en zonas urbanas, así como el establecimiento de una metodología de la UE para la tarificación de las infraestructuras que incluya las externalidades, para 2008, como complemento de la reciente revisión de la Directiva «Euroviñeta»[22]. Como se prevé en la reciente estrategia temática sobre el medio ambiente urbano[23], la Comisión proporcionará orientaciones sobre planes de transporte sostenible. Por lo que se refiere a la fiscalidad, la legislación comunitaria ya fija tipos mínimos para los impuestos especiales sobre los combustibles.

La Comisión ha considerado una serie de medidas concretas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de los vehículos ligeros. A continuación se va a exponer una estrategia, elaborada tras una amplia consulta a las partes interesadas y sobre la base de una evaluación de impacto, dirigida tanto a la oferta como a la demanda y que tiene por objeto conseguir antes de 2012 el objetivo comunitario de 120 g de $CO_2$/km.

En consonancia con el Plan de acción para la eficiencia energética, el planteamiento de la Comisión suscitará todo tipo de beneficios ambientales, creará oportunidades económicas al fomentar la innovación de los vehículos más respetuosos del medio ambiente y promoverá una industria de la automoción competitiva que proporcionará empleos sostenibles en la Comunidad. De ese modo crea las condiciones para una mejora constante más allá del objetivo de la Comunidad, de manera que la UE pueda conseguir, a más largo plazo, nuevas reducciones de las emisiones de $CO_2$ en el sector del transporte.

La Comisión insiste en que hay muchas maneras de mejorar la eficiencia del combustible: si se mantiene la tendencia actual a la compra de coches más grandes y potentes, ya hay soluciones técnicas a los problemas de eficiencia, pero los fabricantes, primero, y los consumidores, después, van a tener que soportar costes de producción adicionales. Otra posibilidad consiste en adoptar medidas concretas (fiscales) para orientar la demanda hacia vehículos que consuman menos combustible, lo cual contribuirá a la creación de un mercado del automóvil más sostenible en el que los fabricantes puedan competir sobre la base del comportamiento ecológico y se reduzcan considerablemente los costes de cumplimiento sin poner en peligro las mejoras de comodidad y seguridad de que disfrutan los consumidores

---

22 Directiva 1999/62/CE, modificada por la Directiva 2006/38/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras (DO L 187 de 20.7.1999).

23 COM(2005) 446.

desde la última década. Incumbe a los Estados miembros la gran responsabilidad de materializar lo antes posible, en particular por medio de su política fiscal, esta otra posibilidad más respetuosa del medio ambiente: cuanto antes se actúe, más fácil será conseguir el objetivo de reducción de las emisiones de $CO_2$. Además, pueden idearse regímenes fiscales que no incidan en los ingresos, de manera que, globalmente, no supongan una carga adicional para los consumidores, antes al contrario, recompensen a quienes compren vehículos de bajas emisiones y penalicen la adquisición de vehículos menos eficientes.

### 3.2 Medidas orientadas a la oferta

La Comisión va a seguir aplicando su planteamiento integrado para alcanzar **antes de 2012 el objetivo de la UE de 120 g de $CO_2$/km**, por ejemplo mediante una combinación de medidas de la UE y de los Estados miembros. Propondrá un **marco legislativo**, si es posible en 2007 y como muy tarde antes de mediados de 2008, para conseguir el objetivo de la UE de 120 g de $CO_2$/km, centrándose en reducciones obligatorias de las emisiones de $CO_2$ para conseguir el objetivo de **130 g de $CO_2$/km respecto a la media del nuevo parque automovilístico mediante mejoras de la tecnología de los motores de los vehículos**, y una nueva reducción de 10 g de $CO_2$/km, o equivalente, si resulta necesario desde el punto de vista técnico, mediante otras **mejoras tecnológicas y una mayor utilización de los biocarburantes**, en concreto:

a) Establecimiento de requisitos mínimos de eficiencia para los sistemas de aire acondicionado.

b) Instalación obligatoria de sistemas exactos de control de la presión de neumáticos.

c) Establecimiento a nivel de la UE de límites máximos de resistencia a la rodadura de los neumáticos de turismos y vehículos industriales ligeros.

d) Uso de indicadores del cambio de velocidades, en la medida en que los consumidores utilicen ese tipo de dispositivos en condiciones reales de conducción.

e) Mejora de la eficiencia del combustible de los vehículos industriales ligeros (furgonetas), con los objetivos de 175 g de $CO_2$/km de aquí a 2012 y 160 g de $CO_2$/km para antes de 2015.

f) Utilización más generalizada de biocarburantes que maximicen el comportamiento ecológico.

Dichas medidas deberán poder ser medidas, controladas y justificadas, y deberán evitar una eventual doble contabilidad de la reducción de emisiones de $CO_2$.

La Comisión está de acuerdo en que el marco legislativo aplicado para alcanzar el objetivo respecto a **la media del nuevo parque automovilístico** debe elaborarse de manera que los objetivos de reducción no afecten a la competencia y sean socialmente justos y sostenibles, que se impongan los mismos requisitos a todos los fabricantes europeos de automóviles y que se evite toda distorsión injustificada de la competencia entre dichos fabricantes.

El marco legislativo deberá ser **compatible con los objetivos generales de la UE en relación con el Protocolo de Kioto** y estar basado en una **evaluación de impacto en profundidad**. Dicha evaluación de impacto analizará los beneficios y costes de las diferentes opciones con

respecto a la situación real de las emisiones medias de $CO_2$, teniendo en cuenta la tecnología más reciente en materia de mejoras medioambientales de la tecnología automovilística.

### 3.3. Medidas orientadas a la demanda y al comportamiento de los consumidores

Más allá del marco legislativo, la estrategia de la Comisión para reducir las emisiones de $CO_2$ debe animar a efectuar **esfuerzos adicionales** en lo relativo a los demás medios de transporte por carretera (vehículos pesados, etc.), tanto **a los Estados miembros** (impuestos relacionados con las emisiones de $CO_2$ y otros incentivos fiscales, contratación pública, gestión del tráfico, infraestructuras, etc.) como **a los consumidores** (decisiones de compra con conocimiento de causa, conducción responsable, etc.).

#### *3.3.1 Fiscalidad*[24]

Los impuestos sobre los automóviles son un potente instrumento para influir en las decisiones de compra de los consumidores. Puede haber tipos diferenciados para facilitar la introducción en el mercado de vehículos energéticamente eficientes y de bajas emisiones de $CO_2$. Los fabricantes de automóviles podrían así cumplir con más facilidad su obligación de comercializar ese tipo de vehículos. La Comisión ha presentado una propuesta de Directiva del Consejo sobre los impuestos aplicables a los automóviles de turismo[25], que está siendo estudiada por el Consejo y el Parlamento. **La Comisión insta de nuevo a los Estados miembros a que adopten esa propuesta lo antes posible y adapten sus políticas de imposición de los vehículos de manera que fomenten la compra de vehículos energéticamente eficientes en toda la Unión Europea y ayuden a los fabricantes a respetar el futuro marco de eficiencia de los combustibles,** contribuyendo así a la reducción de las emisiones de $CO_2$ de los automóviles. La aplicación de tipos diferenciados a toda la gama de vehículos comercializados, de manera que se oriente gradualmente al consumidor hacia coches relativamente menos emisores de $CO_2$, sería un medio eficaz para reducir los costes de cumplimiento para los fabricantes.

Los incentivos fiscales[26] podrían ser también un medio excelente para fomentar la comercialización de los tipos de vehículos ligeros menos contaminantes. Esos incentivos deben ajustarse a una definición común a nivel de la UE y aplicarse en toda la Comunidad para evitar la fragmentación del mercado interior, así como tener en cuenta todas las emisiones a que se aplican los requisitos en materia de contaminación atmosférica y de emisiones de gases de efecto invernadero. A tal fin **debe definirse el concepto de vehículo ligero ecológicamente avanzado** de manera que designe a los vehículos que cumplan los valores límite de emisión de contaminantes establecidos para la próxima etapa en la legislación sin superar un nivel determinado de emisiones de $CO_2$. En la actualidad, ese nivel debe ser el objetivo comunitario de 120 g de $CO_2$/km. La definición de vehículo ligero ecológicamente avanzado debe revisarse con periodicidad para que se aplique siempre a los vehículos más perfeccionados del parque de vehículos nuevos.

---

24 Cualquier medida fiscal que pueda falsear la competencia y afectar al comercio entre Estados miembros debe notificarse a la Comisión con vistas a su aprobación como ayuda estatal.

25 COM(2005)261.

26 Este tipo de planteamiento ha demostrado que permite acelerar la introducción de automóviles que cumplen normas de emisión de contaminantes atmosféricos que aún no son aplicables, véanse, por ejemplo, la Directiva 98/69/CE y la propuesta de nueva norma Euro 5 (COM(2005) 683).

### *3.3.2 Información de los consumidores*

**En 2007, la Comisión adoptará una propuesta de modificación para aumentar la eficacia de la Directiva 1999/94/CE sobre el etiquetado del consumo de combustible de los automóviles**. Esa propuesta tendrá por objeto, entre otras cosas, ampliar el ámbito de aplicación del sistema de etiquetado para incluir los vehículos industriales ligeros (N1), armonizar el diseño de la etiqueta e introducir categorías de eficiencia energética para sensibilizar más al consumidor en el momento de la compra de un vehículo. Asimismo, se prestará atención a la definición de vehículo ligero ecológicamente avanzado (véase el apartado 3.3.1) y a la posibilidad de indicar en la etiqueta los costes anuales de mantenimiento y, cuando convenga, los tipos de imposición del vehículo en función de las emisiones de $CO_2$ y del consumo de combustible.

Además de la información de los consumidores, podría resultar necesario también adaptar los métodos de comercialización de los vehículos de manera que se insistiera menos en su comportamiento dinámico. Para garantizar unas condiciones de competencia en pie de igualdad se requiere una acción coordinada por parte del sector. Se invita a los fabricantes de automóviles a firmar, antes de mediados de 2007, un **acuerdo voluntario sobre un código comunitario de buenas prácticas en materia de comercialización y publicidad de los vehículos** dirigido a promover pautas de consumo sostenible.

### *3.3.3 Conducción eficiente*

Varios Estados miembros promueven ya la conducción eficiente por medio de campañas de formación o sensibilización. La Comisión apoya la difusión de la conducción eficiente a través de varios proyectos[27], y podría considerar la posibilidad de incluir los requisitos correspondientes en futuras revisiones de la Directiva sobre el permiso de conducción[28]. No obstante, la conducción eficiente es una medida que actúa en la fase posterior del proceso y que presenta muchas incertidumbres en cuanto a su potencial real de reducción de las emisiones de $CO_2$. Se insta, sin embargo, a los Estados miembros a que sigan promoviendo la conducción eficiente como medio de sensibilización respecto al impacto de la utilización del coche sobre el cambio climático.

## 3.4. Visión a largo plazo

Por último, con vistas a analizar la posibilidad de **fijar objetivos más ambiciosos** que el actual objetivo comunitario de 120 g de $CO_2$/km en una fase posterior, se fomentará la investigación, desarrollo y demostración de tecnologías avanzadas de reducción de las emisiones de $CO_2$. El Consejo Asesor sobre la Investigación acerca del Transporte Europeo por Carretera (ERTRAC) se creó para movilizar a todas las partes interesadas, elaborar un proyecto común y garantizar la aplicación coordinada, eficaz y en el momento oportuno de recursos de investigación para responder a los retos constantes del transporte por carretera y la competitividad europea. **La Comisión apoyará los esfuerzos de investigación dirigidos a conseguir el objetivo de investigación del ERTRAC[29], es decir, mejoras en la eficiencia**

---

27 Véase, por ejemplo, *Ecodriven* en http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/steer_en.htm.

28 Directiva 91/439/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el permiso de conducción, (DO L 237 de 24.8.1991), en su versión modificada.

29 Véase *ERTRAC Strategic Research Agenda*, diciembre de 2004, disponible en: http://www.ertrac.org/publications.htm.

**de los vehículos que permitan reducir un 40 % las emisiones de $CO_2$ de los turismos nuevos en 2020**, que correspondería a una media de 95 g de $CO_2$/km para el parque de vehículos nuevos.

## 4. CONCLUSIÓN

La Unión Europea tiene que reducir su dependencia del petróleo importado y la contaminación atmosférica; además debe asumir el liderazgo en la lucha contra el cambio climático. Para cumplir los compromisos contraídos hasta 2012 y avanzar aún más allá, tiene que reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de todos los sectores.

El transporte de pasajeros por carretera, cuyas emisiones no cesan de aumentar pese a los avances tecnológicos, merece una atención especial: es preciso adoptar medidas orientadas tanto a la oferta, para aumentar con regularidad la eficiencia de los sistemas de transporte y, en particular, de los vehículos, como a la demanda, para impulsar el cambio a vehículos que consuman menos combustible.

Aunque habrá que seguir realizando esfuerzos para que la movilidad sea realmente sostenible, la revisión propuesta de la estrategia describe una serie de medidas concretas para reducir las emisiones de $CO_2$ de los vehículos ligeros. La Comisión considera que esta estrategia debería aplicarse a todos los niveles para generar y acelerar la tendencia a comprar nuevos vehículos con menos emisiones en promedio. Si no se actúa con rapidez, pueden neutralizarse los esfuerzos anteriores y se pondrá en peligro o se encarecerá la consecución a corto plazo del objetivo comunitario de 120 g de $CO_2$/km y de los avances que deben seguir realizándose más allá de ese objetivo.

Por consiguiente, la Comisión propondrá, si es posible en 2007 y como muy tarde antes de mediados de 2008, un marco legislativo comunitario para reducir las emisiones de $CO_2$ de los vehículos ligeros con vistas a alcanzar el objetivo de la UE de 120 g de $CO_2$/km antes de 2012. Irá acompañado de una evaluación de impacto en profundidad que muestre con más claridad en qué medida los Estados miembros pueden ayudar a los fabricantes de automóviles a cumplir objetivos obligatorios mediante la adopción de medidas orientadas a la demanda, especialmente en el campo de la fiscalidad.

En 2010, la Comisión estudiará el estado de aplicación y las posibilidades de adoptar medidas complementarias para ir más allá del objetivo de la UE.