COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 19.12.2007
COM(2007) 856 final

2007/0297 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO2 de los vehículos ligeros

(presentada por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1) CONTEXTO DE LA PROPUESTA

- Motivación y objetivos de la propuesta

El mercado interior comprende un espacio sin fronteras interiores en el que debe estar garantizada la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales.

La Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, aprobada en nombre de la Comunidad Europea mediante la Decisión 94/69/CE del Consejo, de 15 de diciembre de 1993, relativa a la celebración de la Convención Marco sobre el Cambio Climático[1], obliga a todas las partes a elaborar y aplicar programas nacionales y, en su caso, regionales, que contengan medidas para atenuar el cambio climático. A este respecto, en enero de 2007, la Comisión propuso que, en el contexto de negociaciones internacionales, la UE promoviera el objetivo de reducir en un 30 % las emisiones de gases de efecto invernadero de los países desarrollados antes de 2020 (respecto de los niveles de 1990) y que la UE asumiera de forma autónoma el firme compromiso de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero al menos en un 20 % antes de 2020 en comparación con los niveles registrados en 1990[2]. Ese objetivo fue refrendado por el Consejo y el Parlamento Europeo.

Una de las implicaciones de esos compromisos es que todos los Estados miembros deben reducir considerablemente las emisiones de los turismos. 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. El uso del automóvil tiene también un efecto considerable sobre el cambio climático. La utilización de los turismos representa en la UE aproximadamente el 12 % de las emisiones globales de dióxido de carbono (CO_2), el principal gas de efecto invernadero. El perfeccionamiento de la tecnología de los motores de vehículos dio lugar, en particular, a una mejora del 12,4 % en la eficiencia en el uso de combustible entre 1995 y 2004. No obstante, esas mejoras han sido neutralizadas principalmente por el aumento de la demanda de transporte y del tamaño de los vehículos. Aunque la UE en su conjunto redujo sus emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) aproximadamente un 5 % en el período 1990-2004, y a pesar de que se han venido reduciendo las emisiones en sectores distintos del transporte, las emisiones de CO_2 imputables al transporte por carretera han aumentado un 26 %. Pese al considerable perfeccionamiento de la tecnología de los motores de vehículos, en particular en el caso de la eficiencia en el uso del combustible, lo que también hace que se reduzcan las emisiones de CO_2, la demanda de transporte y el tamaño de los vehículos han aumentado, y los avances hacia la consecución del objetivo comunitario de unas emisiones medias del nuevo parque automovilístico de 120 g de CO_2/km han sido demasiado lentos.

El objetivo de la presente propuesta es garantizar el funcionamiento correcto del mercado interior de los turismos estableciendo normas armonizadas para limitar las emisiones medias de CO_2 del parque de vehículos nuevos en la Comunidad hasta 130 g

---

[1] DO L 33 de 7.2.1994, p. 11.
[2] COM(2007) 2.

de CO_2/km de aquí a 2012. Sin esa armonización, el mercado interior podría verse afectado, pues los Estados miembros tratarían de actuar de forma unilateral para aumentar la eficiencia en el consumo de combustible de los turismos y reducir las emisiones de CO_2. Forma parte de una estrategia integrada y se completará con medidas para conseguir una reducción adicional de 10 g de CO_2/km con objeto de alcanzar el objetivo comunitario de 120 g de CO_2/km previsto en la Comunicación COM(2007) 19.

Es necesario fijar objetivos comunitarios en relación con los turismos nuevos para impedir la fragmentación del mercado interior como consecuencia de la adopción de medidas diferentes a nivel de los Estados miembros. Con objetivos comunitarios, los fabricantes tienen más seguridad de planificación y más flexibilidad para cumplir los requisitos en materia de reducción de las emisiones de CO_2 que con objetivos distintos de reducción a nivel nacional. A la hora de establecer normas de emisión, hay que tener en cuenta las implicaciones para los mercados y la competitividad de los fabricantes, el fomento de la innovación y la reducción del consumo de energía. En el establecimiento de tales normas, es importante también ofrecer a los fabricantes de vehículos una seguridad de planificación a escala europea.

El propósito del presente Reglamento es crear incentivos para que la industria automovilística invierta en nuevas tecnologías. El presente Reglamento promueve activamente la ecoinnovación y tiene en cuenta la evolución tecnológica en el futuro. Así, se refuerza la competitividad de la industria europea y se crean empleos de gran calidad.

- Contexto general

La Comisión adoptó por primera vez una estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO_2 de los vehículos en 1995. Esa estrategia se apoyaba en tres pilares: compromisos voluntarios de la industria automovilística para reducir emisiones, una mejor información de los consumidores y la promoción, mediante medidas fiscales, de vehículos que consumieran menos combustible. En 1998, la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles se comprometió a reducir las emisiones medias de los vehículos nuevos vendidos hasta 140 g de CO_2/km antes de 2008, y en 1999, las asociaciones japonesa y coreana de fabricantes de automóviles contrajeron un compromiso similar de reducir las emisiones medias de los vehículos nuevos vendidos hasta 140 g de CO_2/km antes de 2009.

El 7 de febrero de 2007, la Comisión adoptó dos Comunicaciones paralelas: una sobre los resultados de la revisión de la estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO_2 de los turismos y los vehículos industriales ligeros y otra sobre un marco reglamentario para un sector del automóvil competitivo en el siglo XXI («las Comunicaciones»). En ellas se insistía en que, aunque algo se había avanzado hacia la meta de 140 g de CO_2/km para 2008/2009, el objetivo comunitario de conseguir que las emisiones medias de los vehículos nuevos se situaran en 120 g de CO_2/km no iba a poder conseguirse antes de 2012 si no se adoptaban medidas adicionales. Por consiguiente, en esas Comunicaciones se propuso adoptar un enfoque integrado para cumplir el objetivo comunitario, y se anunció la intención de la Comisión de proponer un marco legislativo para alcanzar ese objetivo centrándose en reducciones obligatorias de las emisiones de CO_2 para alcanzar la meta de 130 g de CO_2/km en la media del parque de vehículos nuevos mediante mejoras de la tecnología de los motores de

vehículos, así como una reducción adicional de 10 g de CO_2/km o equivalente, si fuera técnicamente necesario, por medio de otras mejoras tecnológicas y aumentando el uso de los biocarburantes.

En las Comunicaciones se insiste en que el marco legislativo aplicado para alcanzar el objetivo relativo a la media del parque de vehículos nuevos debe garantizar 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. Ese marco legislativo debe ser compatible con el objetivo general de alcanzar las metas de Kioto para la UE.

En mayo de 2007, el Consejo de Competitividad respaldó «el enfoque integrado propuesto por la Comisión para reducir las emisiones de CO_2 procedentes de los vehículos de motor», subrayó «que todas las partes interesadas deben aportar su contribución a la reducción de las emisiones nocivas para el clima» y destacó «la oportunidad existente para la implantación de un marco reglamentario que sea eficaz en relación con los costes, garantice una movilidad asequible y contribuya a preservar la competitividad mundial de la industria automovilística.». En junio de 2007, el Consejo de Medio Ambiente instó «a la Comisión Europea a que presente, tan pronto como sea posible y antes de que finalice 2007, un marco legislativo para reducir las emisiones de CO_2 de los automóviles (…)».

Esas dos formaciones del Consejo, así como el Consejo de Transporte de junio de 2007, hicieron a la Comisión un llamamiento «para elaborar el marco previsto para lograr el objetivo de un valor medio de emisión de CO_2 para la flota de nuevos vehículos vendidos en la Unión Europea, sobre la base de una evaluación de impacto detallada, en la forma neutra posible desde el punto de vista de la competencia, y que sea equitativa y sostenible desde el punto de vista social. Deberá elaborarse de forma que garantice que todos los fabricantes intensificarán sus esfuerzos para que toda la producción de vehículos sea más respetuosa con el medio ambiente de forma rentable».

En una resolución adoptada el 24 de octubre de 2007, el Parlamento Europeo acogió con satisfacción el plan de la Comisión de presentar legislación, y propuso imponer objetivos obligatorios en materia de emisiones a partir de 2011 para que, únicamente con mejoras técnicas de los automóviles, la media del parque de vehículos nuevos se situara en 125 g de CO_2/km en 2015. El Parlamento recomendó que los objetivos de reducción se establecieran mediante un valor límite basado en la huella (anchura de ejes por batalla). El Parlamento insistió, además, en la segunda fase que debe aplicarse con vistas a un objetivo a más largo plazo, a saber, que la media del parque de vehículos nuevos consiga los 95 g de CO_2/km para 2020 y, eventualmente, 70 g de CO_2/km para 2025, previa confirmación o revisión por parte de la Comisión, como muy tarde en 2016.

El comportamiento de los consumidores influye sobre las emisiones globales de los turismos. Los consumidores deben disponer de información sobre el cumplimiento por parte de los turismos nuevos de los objetivos de emisión. La Comisión adoptará una propuesta de modificación para aumentar la eficacia de la Directiva 1999/94/CE relativa al etiquetado sobre el consumo de combustible. Los impuestos sobre los automóviles son un instrumento potente para influir sobre las decisiones de compra de los consumidores. La aplicación de tipos diferenciados para apoyar la introducción en

el mercado de vehículos que consuman poco combustible y emitan poco CO_2 podría facilitar la realización del objetivo comunitario. La Comisión ha presentado una propuesta de Directiva del Consejo sobre los impuestos aplicables a los automóviles de turismo (COM(2005) 261), que prevé esa posibilidad al exigir la aplicación de tipos diferenciados sobre la base de las emisiones de CO_2 de cada vehículo, con lo que el porcentaje correspondiente a los ingresos fiscales relacionados con el CO_2 aumentaría del veinticinco por ciento al cincuenta por ciento.

La revisión intermedia del Libro Blanco sobre la política común de transportes (COM(2006) 314) volvió a confirmar los objetivos de proteger el medio ambiente y garantizar la seguridad energética, destacando entre los retos el relativo a las emisiones de CO_2.

- Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta

Recomendación 1999/125/CE de la Comisión sobre reducción de las emisiones de CO_2 producidas por los automóviles (http://ec.europa.eu/environment/co2/99125/es.pdf).

Recomendación 2000/303/CE de la Comisión sobre la reducción de las emisiones de CO_2 de los automóviles (KAMA) (http://ec.europa.eu/environment/co2/00303/es.pdf).

Recomendación 2000/304/CE de la Comisión sobre la reducción de las emisiones de CO_2 de los automóviles (JAMA) (http://ec.europa.eu/environment/co2/00304/es.pdf).

Decisión nº 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 (http://ec.europa.eu/environment/co2/001753/001753_es.pdf).

- **Coherencia con otras políticas y objetivos de la Unión**

La propuesta se ajusta a los tres pilares de la Estrategia de Lisboa, ya que si se adoptan requisitos más estrictos en materia de emisiones de CO_2 y eficiencia en el uso del combustible se fomentará el desarrollo y aplicación de nuevas tecnologías ambientales lo cual, a su vez, puede impulsar las exportaciones de tecnologías y vehículos de alto valor añadido a mercados en expansión en los que escasea el petróleo y propiciar la creación de empleos muy cualificados en Europa.

La propuesta contribuye asimismo a la Estrategia revisada de la UE para un desarrollo sostenible, adoptada por el Consejo Europeo en junio de 2006, porque promoverá una movilidad más sostenible, lo cual facilitará la realización de otros objetivos en materia de desarrollo sostenible. Esta relación es especialmente fuerte entre transporte, cambio climático, sanidad pública, conservación de los recursos naturales y consumo de energía.

2) CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

- **Consulta de las partes interesadas**

Métodos y principales sectores de consulta, perfil general de los consultados

En 2005-2006, la Comisión realizó una primera ronda de consultas públicas a través de Internet en apoyo de las mencionadas Comunicaciones. A ello hay que añadir la creación de un grupo de trabajo especial en el marco del Programa Europeo sobre el Cambio Climático. Además, el grupo de interesados CARS 21 analizó el papel de la política de medio ambiente y las emisiones de CO_2 como parte del desarrollo de un marco político integrado y global para el sector de la automoción.

Sobre la base de esa labor, se llevó a cabo otra serie de consultas adicionales y se encargó un estudio para examinar posibles planteamientos reglamentarios con objeto de reducir las emisiones de CO_2 de los vehículos ligeros. Esas consultas fueron las siguientes:

- Entre el 5 de mayo y el 15 de julio de 2007, se realizó una consulta pública en Internet para conocer la opinión de todas las partes interesadas y de la población sobre la aplicación de la estrategia revisada relativa a las emisiones de CO_2 de los vehículos.

- Como complemento de esa consulta por Internet, el 11 de julio de 2007 la Comisión organizó una audiencia pública en la que los interesados directamente afectados por la futura legislación (industria de la automoción, proveedores, ONG de medio ambiente, interlocutores sociales, consumidores, etc.) tuvieron la oportunidad de exponer su postura.

Resumen de las respuestas y forma en que se han tenido en cuenta

La información recogida a través de la consulta de las partes interesadas se ha tenido en cuenta en el diseño del sistema propuesto. En el informe de la evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta se explican los pormenores.

La Comisión recibió 2 390 respuestas a la consulta realizada por Internet entre mayo y julio de 2007. Los resultados pueden consultarse en http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/index_es.htm y, además, se resumen en el anexo de la evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta junto con el informe completo de la audiencia pública.

- **Obtención y utilización de asesoramiento técnico**

Ámbitos científicos y técnicos pertinentes

1) Conocimientos especializados de la industria de la automoción, incluidos los fabricantes y 2) conocimientos técnicos en materia de modelización proporcionados por asesores externos (en el anexo I de la evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta se indican los documentos de referencia y se exponen consideraciones respecto al marco de la modelización).

Metodología utilizada

Modelización con modelos matemáticos formales y cálculos basados en datos estadísticos.

Principales organizaciones y expertos consultados

Autoridades públicas, asociaciones industriales, organizaciones profesionales, asociaciones de medio ambiente, organizaciones de consumidores y asesores externos.

Asesoramiento recibido y utilizado

El asesoramiento recibido del asesor externo se ha utilizado para evaluar las implicaciones de las distintas opciones políticas para conseguir los objetivos de la presente propuesta. Esas opciones y sus implicaciones se describen en la evaluación de impacto que acompaña a la propuesta.

Medios utilizados para divulgar los dictámenes técnicos

El estudio realizado en apoyo de la evaluación de impacto y los trabajos anteriores relacionados con la cuestión se publicarán en los siguientes sitios de Internet: http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_studies.htm y

http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index_en.htm

- **Evaluación de impacto**

En la evaluación de impacto se consideraron tres opciones principales:

La primera consistía en fijar el mismo límite de emisión de CO_2 para cada fabricante por la media de su parque de turismos nuevos en 2012, es decir, el objetivo de una media de emisiones de 130 g de CO_2/km.

La segunda trataba de determinar una curva lineal que indicara el valor de CO_2 que debe alcanzar un vehículo dado como función de su «utilidad» (masa o huella), de manera que la media de los turismos nuevos en 2012 lograra el objetivo de 130 g de CO_2/km.

La tercera y última opción era exigir a los fabricantes que consiguieran un determinado porcentaje de reducción correspondiente a la reducción necesaria para conseguir el objetivo de 130 g de CO_2/km en 2012 en comparación con la situación de 2006.

En relación con cada una de las tres opciones se consideraron mecanismos de flexibilidad, por ejemplo permitir a los fabricantes formar agrupaciones, comerciar y promediar las emisiones de sus vehículos. También se ha analizado la posibilidad de aplicar distintos mecanismos de cumplimiento. También se estudiaron detenidamente los posibles impactos económicos, sociales y ambientales.

Los pormenores del análisis de las opciones se describen en la evaluación de impacto que acompaña a la propuesta, que podrá consultarse en las direcciones siguientes: http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_home.htm y http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/index_en.htm.

3) ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

- **Resumen de la acción propuesta**

La propuesta tiene por objeto garantizar el funcionamiento correcto del mercado

interior de los turismos asegurando que las emisiones específicas medias de los turismos nuevos en la Comunidad no superen los 130 g de CO_2/km a partir de 2012.

Los principales aspectos de la propuesta son los siguientes:

- Se aplicará a los vehículos M1 (turismos).

- Establece objetivos respecto a las emisiones específicas de CO_2 de los turismos nuevos en la Comunidad en función de su masa.

- Fija objetivos obligatorios en relación con las emisiones específicas de CO_2 de los turismos a partir de 2012. Los objetivos se aplicarán a las emisiones medias específicas de CO_2 en g/km de los turismos nuevos para cada fabricante registrado en la UE en cada año natural. Los fabricantes pueden formar agrupaciones para cumplir sus objetivos. Si dos o más fabricantes forman una agrupación, esta será tratada como si fuera un solo fabricante a los efectos de determinar el cumplimiento de los objetivos.

- Los Estados miembros estarán obligados a recopilar información sobre los nuevos vehículos matriculados en su territorio y a comunicar esa información a la Comisión para determinar si se cumplen los objetivos.

- Si un fabricante no cumple su objetivo, se le exigirá que pague una prima por exceso de emisiones en relación con cada año natural a partir de 2012. La prima se calculará multiplicando el número de gramos de CO_2 por kilómetro en que el fabricante haya superado su objetivo por el número de vehículos nuevos matriculados y por la sanción por exceso de emisiones para el año. La sanción por exceso de emisiones ascenderá a 20 euros en 2012, 35 euros en 2013, 60 euros en 2014 y 95 euros en 2015 y cada uno de los años siguientes.

- Los objetivos previstos en el Reglamento se fijan sobre la base de los mejores conocimientos disponibles, en particular en relación con la evolución probable del parque de aquí a 2012 por lo que se refiere al aumento independiente del peso.

- **Base jurídica**

El artículo 95 del Tratado CE constituye la base jurídica adecuada, debido a la necesidad de garantizar la igualdad de condiciones para todos los agentes económicos del mercado interior, al tiempo que se asegura un elevado nivel de protección de la salud y del medio ambiente.

- **Principio de subsidiariedad**

El principio de subsidiariedad se aplica en la medida en que el ámbito de la propuesta no es competencia exclusiva de la Comunidad.

Los objetivos de la propuesta no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros por los motivos siguientes:

La necesidad de evitar que surjan barreras al mercado único, el carácter transfronterizo del cambio climático y las grandes variaciones que existen en las medias nacionales de las emisiones específicas de CO_2 de los turismos nuevos: el control de las emisiones medias de CO_2 de los vehículos nuevos pone de manifiesto que las emisiones del

parque de vehículos nuevos nacional varía entre los Estados miembros (en 2006, las emisiones medias de los vehículos nuevos vendidos en Portugal se situaron en 144 g de CO_2/km, mientras que en Suecia fueron 187 g de CO_2/km) y, por consiguiente, estos no van a ser capaces de aplicar medidas nacionales que permitan alcanzar el objetivo de la UE de 130 g de CO_2/km.

La actuación comunitaria permitirá alcanzar mejor los objetivos de la propuesta por los motivos siguientes:

La mejor manera de introducir medidas armonizadas para reducir los efectos de los turismos en el cambio climático es adoptar legislación a nivel comunitario. La adopción de objetivos respecto a las emisiones de CO_2 de los vehículos a nivel comunitario impide la fragmentación del mercado interior y proporciona a los fabricantes más flexibilidad a la hora de conseguir las reducciones necesarias de las emisiones de CO_2 en todo el parque de vehículos nuevos de la Comunidad que si se aplican estrategias específicas para conseguir objetivos específicos de reducción a nivel nacional.

La Comunidad se fijó hace tiempo ya un objetivo de reducción de las emisiones medias de CO_2 de los vehículos nuevos en la Comunidad, y el Consejo y el Parlamento Europeo han pedido a la Comisión que presente una propuesta legislativa en la materia.

La propuesta se limita a establecer objetivos para los fabricantes con objeto de conseguir que las emisiones medias del parque de vehículos nuevos se sitúen en 130 g de CO_2/km y no prescribe medidas complementarias (requisitos en materia de publicidad, incentivos fiscales, etc.), que los Estados miembros podrían adoptar y que podrían contribuir al objetivo global de reducir las emisiones de CO_2 de los vehículos, aunque por sí solas no bastarían para cumplir el objetivo de 130 g de CO_2/km.

La propuesta se atiene, pues, al principio de subsidiariedad.

- **Principio de proporcionalidad**

La propuesta cumple el principio de proporcionalidad por las razones siguientes:

No excede de lo necesario para alcanzar los objetivos de garantizar el funcionamiento correcto del mercado interior y, al mismo tiempo, proporciona un nivel elevado de protección del medio ambiente.

La propuesta resulta proporcionada en relación con el objetivo general de la UE de cumplir los objetivos contraídos en Kioto, y establece objetivos de reducción que no afectan a la competencia y son socialmente justos y sostenibles, se imponen los mismos requisitos a todos los fabricantes europeos de automóviles y se evita toda distorsión injustificada de la competencia entre dichos fabricantes.

La propuesta se basará en el sistema de control ya existente establecido con anterioridad para efectuar el seguimiento de la aplicación de la estrategia de reducción de las emisiones de CO_2 de los vehículos.

- **Instrumentos elegidos**

Instrumento propuesto: reglamento.

Otros instrumentos no serían adecuados por las siguientes razones:

El Reglamento se propone después de que los compromisos voluntarios contraídos por la industria se hayan considerado inadecuados para avanzar en el marco de la estrategia revisada para la reducción de las emisiones de CO_2 de los vehículos (marco legislativo mediante el que se aplica el enfoque integrado).

Un reglamento se considera el instrumento legislativo adecuado para garantizar el cumplimiento sin necesidad de transposición a la legislación de los Estados miembros. El objetivo comunitario se aplica a la Comunidad en su conjunto. Resulta, pues, necesario que en todos los Estados miembros se aplique un planteamiento uniforme. Además, hace falta un planteamiento armonizado para evitar distorsiones de la competencia que podrían tener impactos sobre el mercado interior.

4) REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La aplicación de la propuesta, cuando se adopte, requerirá recursos a escala de la UE para controlar convenientemente los resultados de los fabricantes en relación con el cumplimiento de sus metas de reducción de las emisiones de CO_2 y, cuando resulte necesario, para administrar las primas por exceso de emisiones previstas en la legislación, que se incorporarán al presupuesto general de la UE.

5) INFORMACIÓN ADICIONAL

- **Derogación de disposiciones legales vigentes**

La adopción de la propuesta supondrá la derogación de legislación vigente.

- **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.

2007/0297 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO_2 de los vehículos ligeros

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 95,

Vista la propuesta de la Comisión[3],

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo[4],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones[5],

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado[6],

Considerando lo siguiente:

(1) El objetivo del presente Reglamento es fijar normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos matriculados en la Comunidad que garanticen el funcionamiento correcto del mercado interior y el cumplimiento de parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO_2 de los vehículos ligeros.

(2) El mercado interior comprende un espacio sin fronteras interiores en el que debe estar garantizada la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales. La Comunidad ha puesto en marcha un mercado interior en el sector automovilístico que funciona correctamente y que ha creado una base sólida para la fluidez de los intercambios intracomunitarios de productos del sector de la automoción. Los objetivos en materia de emisiones de CO_2 deben armonizarse para evitar que se impongan requisitos que difieran de un Estado miembro a otro y preservar los logros del mercado interior, así como para garantizar la libre circulación de turismos en la Comunidad y, al mismo tiempo, un nivel elevado de protección del medio ambiente.

(3) La Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, aprobada en nombre de la Comunidad Europea mediante la Decisión 94/69/CE del Consejo, de 15 de diciembre de 1993, relativa a la celebración de la Convención Marco sobre el

3 DO C […] de […], p. […].
4 DO C […] de […], p. […].
5 DO C […] de […], p. […].
6 DO C […] de […], p. […].

Cambio Climático[7] obliga a todas las partes a elaborar y aplicar programas nacionales y, en su caso, regionales, que contengan medidas para atenuar el cambio climático. A este respecto, en enero de 2007, la Comisión propuso que, en el contexto de negociaciones internacionales, la UE promoviera el objetivo de reducir en un 30 % las emisiones de gases de efecto invernadero de los países desarrollados antes de 2020 (respecto de los niveles de 1990) y que la UE asumiera de forma autónoma el firme compromiso de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero al menos en un 20 % antes de 2020 en comparación con los niveles registrados en 1990[8]. Ese objetivo fue refrendado por el Consejo y el Parlamento Europeo.

(4) Una de las implicaciones de esos compromisos es que todos los Estados miembros deben reducir considerablemente las emisiones de los turismos. Las políticas y medidas deben aplicarse, tanto a nivel de los Estados miembros como de la Comunidad, a todos los sectores de la economía comunitaria, y no sólo a los sectores industrial y energético, con el fin de generar las reducciones sustanciales necesarias. El transporte por carretera es el segundo sector que más gases de efecto invernadero emite en la UE, y sus emisiones siguen aumentando. Si el impacto del sector del transporte por carretera en el cambio climático continúa creciendo, neutralizará en gran medida las reducciones conseguidas en otros sectores para luchar contra el cambio climático.

(5) Es necesario fijar objetivos comunitarios en relación con los turismos nuevos para impedir la fragmentación del mercado interior como consecuencia de la adopción de medidas diferentes a nivel de los Estados miembros. Con objetivos comunitarios, los fabricantes tienen más seguridad de planificación y más flexibilidad para cumplir los requisitos en materia de reducción de las emisiones de CO_2 que con objetivos de reducción a nivel nacional. A la hora de fijar normas de emisión, hay que tener en cuenta las implicaciones para los mercados y la competitividad de los fabricantes, los costes directos e indirectos que se imponen a las empresas y los beneficios que se obtienen con el fomento de la innovación y la reducción del consumo de energía.

(6) El presente Reglamento se basa en un procedimiento ya consolidado de medición y control de las emisiones de CO_2 de los fabricantes de vehículos a escala europea de acuerdo con la Decisión 1753/2000/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 2000, por la que se establece un plan de seguimiento de la media de las emisiones específicas de CO_2 de los turismos nuevos[9], y es importante que el establecimiento de requisitos de reducción de las emisiones de CO_2 siga proporcionando seguridad de planificación y previsibilidad en toda la Comunidad a los fabricantes de automóviles para todo su parque de vehículos nuevos en la Comunidad.

(7) En 1995, la Comisión adoptó una Estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO_2 producidas por los automóviles[10]. Esa estrategia se basa en tres pilares: compromisos voluntarios de la industria automovilística para reducir emisiones, una mejor información de los consumidores y la promoción, mediante medidas fiscales, de vehículos que consuman menos combustible.

---

7 DO L 33 de 7.2.1994, p. 11.
8 COM(2007) 2.
9 DO L 202 de 10.8.2000, p. 1.
10 COM(95) 689 final.

(8) En 1998, la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA) se comprometió a reducir las emisiones medias de los vehículos nuevos vendidos hasta 140 g de CO_2/km antes de 2008, y en 1999, la Asociación Japonesa de Fabricantes de Automóviles (JAMA) y la Asociación Coreana de Fabricantes de Automóviles (KAMA) se comprometieron a reducir el nivel medio de emisiones de los nuevos vehículos vendidos a 140 g de CO_2/km antes de 2009. Esos compromisos fueron reconocidos en la Recomendación 1999/125/CE de la Comisión, de 5 de febrero de 1999, sobre reducción de las emisiones de CO_2 producidas por los automóviles (ACEA)[11], la Recomendación 2000/303/CE de la Comisión, de 13 de abril de 2000, sobre la reducción de las emisiones de CO_2 de los automóviles (KAMA)[12] y la Recomendación 2000/304/CE de la Comisión, de 13 de abril de 2000, sobre la reducción de las emisiones de CO_2 de los automóviles (JAMA)[13].

(9) El 7 de febrero de 2007, la Comisión adoptó dos Comunicaciones paralelas: una sobre los resultados de la revisión de la Estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO_2 de los turismos y los vehículos industriales ligeros[14] y otra sobre un marco reglamentario para un sector del automóvil competitivo en el siglo XXI (CARS 21)[15]. Las Comunicaciones subrayaron los progresos en la consecución del objetivo de 140 g de CO_2/km para 2008/2009, pero advirtieron de que el objetivo de la Comunidad de 120 g de CO_2/km no se alcanzaría en 2012 sin medidas suplementarias

(10) Las Comunicaciones propusieron un enfoque integrado para conseguir la meta de la Comunidad de 120 g de CO_2/km antes de 2012 y anunciaron que la Comisión iba a presentar un marco legislativo para lograr el objetivo de la Comunidad, 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 parque de vehículos nuevos mediante mejoras de la tecnología de los motores de los vehículos. Coherente con el planteamiento aplicado con los compromisos voluntarios de los fabricantes, esto abarca los elementos que ya se tienen en cuenta para medir las emisiones de CO_2 de los turismos con arreglo al Reglamento (CE) nº 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio 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 vehículos[16]. Se realizará 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. Por otra parte, el comportamiento de los consumidores repercute sobre las emisiones globales de los turismos y, por tanto, los consumidores deben disponer de información sobre el cumplimiento por parte de los turismos nuevos de los objetivos de emisión previstos en el presente Reglamento.

(11) El marco legislativo aplicado para alcanzar el objetivo relativo a la media del parque de vehículos nuevos debe garantizar que los objetivos de reducción no afecten a la competencia y sean socialmente justos y sostenibles, que se impongan los mismos

---

11 C(1999) 107, DO L 40 de 13.2.1999, p. 49.
12 C(2000) 803, DO L 100 de 20.4.2000, p. 55.
13 C(2000) 801, DO L 100 de 20.4.2000, p. 57.
14 COM(2007) 19 final.
15 COM(2007) 22 final.
16 DO L 171 de 29.6.2007, p. 1.

requisitos a todos los fabricantes europeos de automóviles y que se evite toda distorsión injustificada de la competencia entre dichos fabricantes. El marco legislativo debe ser compatible con el objetivo general de alcanzar las metas de la EU con arreglo al Protocolo de Kioto y completarse con otros instrumentos más centrados en el uso, como la diferenciación de los impuestos aplicables a los vehículos y la energía.

(12) Para mantener la diversidad del mercado automovilístico y su capacidad para hacer frente a las diferentes necesidades de los consumidores, los objetivos de CO_2 para los turismos deben definirse en función de la utilidad de los vehículos sobre una base lineal. La masa constituye el parámetro más adecuado para describir esa utilidad, ya que proporciona una correlación satisfactoria con las emisiones actuales y, por tanto, permitiría establecer objetivos más realistas sin afectar a la competencia, y dado que se puede acceder fácilmente a los datos sobre la masa. No obstante, deben recabarse datos sobre el parámetro alternativo de utilidad de la huella (distancia entre ejes por batalla) con objeto de facilitar las evaluaciones a más largo plazo del enfoque basado en la utilidad. Para establecer los objetivos, debe tenerse en cuenta la evolución prevista de la masa de los vehículos nuevos hasta 2012 y deben evitarse los posibles incentivos destinados a aumentar la masa de los vehículos únicamente para obtener un beneficio del consiguiente aumento del objetivo de reducción de CO_2. Por consiguiente, cuando se determinen los objetivos para 2012, debe considerarse la posible evolución del aumento independiente de la masa de los vehículos producidos por los fabricantes y vendidos en el mercado de la UE en el futuro. Por último, la diferenciación de objetivos debe promover que se lleven a cabo reducciones de emisiones en todas las categorías de vehículos, teniendo en cuenta asimismo que pueden realizarse mayores reducciones de emisiones en los vehículos más pesados.

(13) El propósito del presente Reglamento es crear incentivos para que la industria automovilística invierta en nuevas tecnologías. El presente Reglamento promueve activamente la ecoinnovación y tiene en cuenta la evolución tecnológica en el futuro. Así, se refuerza la competitividad de la industria europea y se crean empleos de gran calidad.

(14) Para garantizar la coherencia con el enfoque adoptado con arreglo a la Estrategia de la Comisión sobre emisiones de CO_2 de los vehículos, en particular en relación con los compromisos voluntarios asumidos por las asociaciones de fabricantes, el objetivo debe aplicarse a los nuevos turismos matriculados por primera vez en la Comunidad y que, salvo durante un tiempo limitado para evitar abusos, no hayan sido matriculados anteriormente fuera de la Comunidad.

(15) La Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos[17], establece un marco armonizado con las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos generales para la homologación de todos los vehículos nuevos dentro de su ámbito de aplicación. La entidad responsable del cumplimiento del presente Reglamento debe ser la misma que la responsable de todos

17 DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

los aspectos del procedimiento de homologación de tipo con arreglo a ese Reglamento y de velar por la conformidad de producción.

(16) Los vehículos especiales a los que se aplican requisitos específicos a los fines de la homologación de tipo, incluidos los vehículos construidos expresamente con fines comerciales a fin de dar acomodo a sillas de ruedas dentro del vehículo de acuerdo con la política comunitaria de ayudar a las personas con discapacidad, deben excluirse del ámbito de aplicación del presente Reglamento.

(17) Conviene que los fabricantes dispongan de flexibilidad para decidir la manera de cumplir sus objetivos con arreglo al presente Reglamento y hacer un promedio de las emisiones respecto a su nueva gama de automóviles en lugar de tener que cumplir los objetivos de CO_2 con cada uno de los automóviles. Por consiguiente, debe exigirse a los fabricantes que garanticen que la emisión específica media de todos los nuevos automóviles matriculados en la Comunidad de los que son responsables no supere la media de los objetivos de emisiones de dichos automóviles.

(18) Para que dispongan de flexibilidad, los fabricantes pueden celebrar un acuerdo para formar agrupaciones de una forma abierta, transparente y no discriminatoria para cumplir sus objetivos con arreglo a la presente propuesta. Los acuerdos relativos a la formación de una agrupación no deben tener una vigencia superior a cinco años, pero pueden renovarse. Si los fabricantes forman una agrupación, debe considerarse que cumplen sus objetivos con arreglo al presente Reglamento siempre que las emisiones medias de la agrupación en su conjunto no superen las emisiones objetivo de la agrupación.

(19) Es necesario un mecanismo de cumplimiento sólido para garantizar la consecución de los objetivos previstos en el presente Reglamento.

(20) En la Comunidad, las emisiones específicas de dióxido de carbono de los turismos nuevos se miden sobre una base armonizada, de conformidad con la metodología establecida en el Reglamento (CE) nº 715/2007. Para minimizar la carga administrativa del sistema, su cumplimiento debe medirse en relación con los datos sobre matriculaciones de vehículos nuevos en la Comunidad, recabados por los Estados miembros y transmitidos a la Comisión. A fin de garantizar la coherencia de los datos utilizados para evaluar el cumplimiento, deben armonizarse en lo posible las normas de recogida y notificación de tales datos.

(21) De conformidad con la Directiva 2007/46/CE, los fabricantes deben expedir un certificado de conformidad que tiene que acompañar a cada turismo nuevo, y los Estados miembros deben permitir la matriculación y entrada en servicio de un turismo nuevo sólo si va acompañado de un certificado de conformidad válido. Los datos recabados por los Estados miembros deben ser coherentes con el certificado de conformidad expedido por el fabricante para el turismo.

(22) El cumplimiento de los objetivos previstos en el presente Reglamento por parte de los fabricantes debe evaluarse a escala comunitaria. Los fabricantes cuyas emisiones medias específicas de CO_2 superen las autorizadas por el presente Reglamento deben pagar una prima por exceso de emisiones respecto a cada año natural a partir de 2012. La prima debe modularse en función del grado de incumplimiento de los objetivos por parte de los fabricantes. Debe aumentar con el tiempo. Con objeto de ofrecer un

incentivo suficiente para adoptar medidas destinadas a reducir las emisiones específicas de CO_2 de los turismos, la prima debe reflejar los costes tecnológicos. El importe de la prima por exceso de emisiones debe considerarse ingreso para el presupuesto de la Unión Europea.

(23) El presente Reglamento debe entenderse sin perjuicio de la plena aplicación de las normas comunitarias de competencia.

(24) Dada la prioridad asociada inherentemente a la reducción de las emisiones de CO_2, la aplicación del presente Reglamento a nivel comunitario debe estar apoyada por el instrumento financiero para el medio ambiente vigente (LIFE+), de acuerdo con las normas y condiciones aplicables al Reglamento (CE) nº 614/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de mayo de 2007, relativo al instrumento financiero para el medio ambiente (LIFE+)[18].

(25) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión[19].

(26) En particular, debe conferirse a la Comisión la facultad de modificar los requisitos en materia de seguimiento y notificación a la luz de la experiencia adquirida con la aplicación del presente Reglamento, de establecer métodos para la percepción de las primas por exceso de emisiones y de adoptar disposiciones detalladas para perfeccionar la excepción especial para los pequeños fabricantes independientes. Dado que esas medidas son de alcance general y están destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento y a completarlo añadiendo nuevos elementos no esenciales, procede que sean adoptadas mediante el procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 *bis* de la Decisión 1999/468/CE.

(27) La Decisión 1753/2000/CE debe derogarse en aras de la simplificación y la claridad jurídica.

(28) Puesto que los objetivos de la acción propuesta no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, pueden lograrse mejor, debido a la dimensión o a los efectos de la acción contemplada, a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de conformidad con el principio de subsidiariedad enunciado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo.

---

18 DO L 149 de 9.6.2007, p. 1.

19 DO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisión modificada por la Decisión 2006/512/CE (DO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1
Objeto y finalidad

El presente Reglamento establece requisitos de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 de los turismos nuevos con objeto de garantizar el funcionamiento correcto del mercado interior y realizar el objetivo global de al UE según el cual las emisiones de CO_2 de la media del parque de vehículos medios deben situarse en 120 g de CO_2/km. El Reglamento fija en 130 g de CO_2/km el nivel medio de emisiones de CO_2 de los turismos medios que convendrá conseguirse con el perfeccionamiento de la tecnología de los motores de vehículos, medido de acuerdo con el Reglamento (CE) nº 715/2007 y sus medidas de aplicación. El presente Reglamento se completará con medidas adicionales, como parte del enfoque integrado de la Comunidad, correspondientes a 10 g/km.

Artículo 2
Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a los vehículos de motor de la categoría M1, según se define en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE, con una masa de referencia igual o inferior a 2 610 kg y a los vehículos a los que se hace extensiva la homologación de tipo de acuerdo con el artículo 2, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 715/2007 («turismos»), que se matriculen por primera vez en la Comunidad y que no hayan sido matriculados anteriormente fuera de la Comunidad («turismos nuevos»).

2. No se tendrán en cuenta las matriculaciones anteriores fuera de la Comunidad realizadas menos de tres meses antes de la matriculación en la Comunidad.

3. No se aplicará a los vehículos especiales definidos en el apartado 5 del anexo II de la Directiva 2007/46/CE.

Artículo 3
Definiciones

1. A efectos del presente Reglamento se entenderá por:

   (a) «Emisiones medias específicas de CO_2», en relación con un fabricante, la media de las emisiones específicas de CO_2 de todos los turismos nuevos que haya fabricado.

   (b) «Certificado de conformidad», el certificado a que se refiere el artículo 18 de la Directiva 2007/46/CE[20].

   (c) «Fabricante», la persona u organismo responsable ante las autoridades de homologación de todos los aspectos relacionados con el procedimiento de

[20] DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

homologación de tipo CE, de conformidad con la Directiva 2007/46/CE, y de garantizar la conformidad de la producción.

(d) «Masa», la masa del vehículo con carrocería en orden de marcha, como se indica en el certificado de conformidad y se define en la sección 2.6 del anexo I de la Directiva 2007/46/CE.

(e) «Emisiones específicas de CO_2», las emisiones de un turismo medidas de conformidad con el Reglamento (CE) nº 715/2007 y descritas como emisión másica de CO_2 (combinada) en el certificado de conformidad.

(f) «Objetivo de emisiones específicas», en relación con un fabricante, la media de las emisiones específicas de CO_2 autorizadas con arreglo al anexo I respecto a cada turismo nuevo que haya fabricado o, en caso de que el fabricante disfrute de una excepción en virtud del artículo 9, las emisiones específicas de CO_2 autorizadas de acuerdo con esa excepción.

2. A efectos del presente Reglamento, se considerará que unos fabricantes están vinculados si son empresas vinculadas. Por «empresas vinculadas» se entenderá lo siguiente:

(a) las empresas en las que una de las partes en un acuerdo entre una o más empresas disponga, directa o indirectamente:

i) del poder de ejercer más de la mitad de los derechos de voto, o

ii) del poder de designar a más de la mitad de los miembros del consejo de vigilancia o de administración o de los órganos que representen legalmente a la empresa, o

iii) del derecho a dirigir las actividades de la empresa;

(b) las empresas que dispongan, directa o indirectamente, de los derechos o facultades enumerados en la letra a) con respecto a una de las partes en tal acuerdo;

(c) aquéllas en las que una empresa de las contempladas en la letra b) disponga, directa o indirectamente, de los derechos o facultades enumerados en la letra a);

(d) las empresas en las que una de las partes en el acuerdo disponga, conjuntamente con una o varias de las empresas mencionadas en las letras a), b) o c), de los derechos o facultades enumerados en la letra a), o aquellas en las que dos o más de estas últimas dispongan de dichos derechos o facultades;

(e) las empresas en las que los derechos o facultades enumeradas en la letra a) sean titularidad conjunta de:

i) las partes en el acuerdo o sus respectivas empresas vinculadas mencionadas en las letras a) a d), o

ii) una o varias de las partes en el acuerdo, o una o varias de sus empresas vinculadas mencionadas en las letras a) a d), y uno o varios terceros.

Artículo 4
Objetivos de emisiones específicas

Respecto al año natural que empieza el 1 de enero de 2012 y cada uno de los años siguientes, cada fabricante de turismos garantizará que sus emisiones medias específicas de CO_2 no superan su objetivo de emisiones específicas determinado con arreglo al anexo I o, si se trata de un fabricante que disfruta de una excepción en virtud del artículo 9, con arreglo a esa excepción.

Artículo 5
Formación de agrupaciones

1. Los fabricantes, salvo los que disfrutan de una excepción en virtud del artículo 9, podrán formar una agrupación a efectos del cumplimiento de sus obligaciones con arreglo al artículo 4.

2. Un acuerdo para formar una agrupación podrá referirse a uno o varios años naturales, siempre que la duración global de ese acuerdo no sea superior a cinco años naturales, y tendrá que entrar en vigor a más tardar el 31 de diciembre del primer año natural en el que se agruparían las emisiones. Los fabricantes que forman una agrupación presentarán a la Comisión información en la que se:

   (a) especifiquen los fabricantes que van a formar la agrupación,

   (b) se designe a un fabricante como gestor de la agrupación, que será la persona de contacto de la agrupación y responsable de abonar todas las primas por exceso de emisiones impuestas a la agrupación de conformidad con el artículo 7, y

   (c) se presenten pruebas de que el gestor de la agrupación va a ser capaz de cumplir las obligaciones previstas en la letra b).

3. Si el gestor propuesto de la agrupación no cumple los requisitos establecidos en la letra c) del apartado 2, la Comisión se lo notificará a los fabricantes.

4. Los fabricantes que forman parte de una agrupación informarán conjuntamente a la Comisión de cualquier cambio respecto al gestor de la agrupación o su situación financiera, en la medida en que eso afecte a su capacidad para cumplir los requisitos establecidos en la letra c) del apartado 2, así como de cualquier modificación en la composición de la agrupación o de la disolución de la agrupación.

5. Los fabricantes podrán establecer acuerdos para formar agrupaciones si tales acuerdos cumplen lo dispuesto en los artículos 81 y 82 del Tratado y si permiten la participación abierta, transparente y no discriminatoria en unas condiciones comercialmente razonables a cualquier fabricante que solicite ser miembro de la agrupación. Sin perjuicio de la aplicación general de las normas de la competencia de la UE a tales agrupaciones, todos los miembros de una agrupación velarán, en particular, por evitar cualquier puesta en común de datos y cualquier intercambio de

información en el contexto de su acuerdo de agrupación, excepto en el caso de la información siguiente:

i) las emisiones medias específicas de CO_2;

ii) el objetivo de emisiones específicas;

iii) el número total de vehículos matriculados.

6. El apartado 5 no será de aplicación cuando todos los fabricantes que componen la agrupación son empresas vinculadas.

7. Salvo en caso de notificación con arreglo al apartado 3, los fabricantes que componen una agrupación respecto a la cual se ha presentado información a la Comisión se considerarán un solo fabricante a efectos del presente Reglamento.

Artículo 6

Seguimiento y notificación de las emisiones medias

1. Por lo que respecta al año que empieza el 1 de enero de 2010 y cada uno de los años siguientes, los Estados miembros registrarán la información relativa a cada nuevo turismo matriculado en su territorio de conformidad con la parte A del anexo II.

2. Antes del 28 de febrero de 2011 y cada uno de los años siguientes, los Estados miembros determinarán y transmitirán a la Comisión la información que figura en la parte B del anexo II respecto al año natural precedente. Los datos se transmitirán de acuerdo con el formulario especificado en la parte C del anexo II.

3. A instancias de la Comisión, los Estados miembros transmitirán asimismo la serie completa de datos recabados con arreglo al apartado 1.

4. La Comisión mantendrá un registro central de los datos notificados por los Estados miembros de conformidad con el presente artículo, y antes del 30 de junio de 2011 y cada uno de los años siguientes realizará, respecto a cada fabricante, un cálculo provisional de:

(a) la media de las emisiones específicas de CO_2 del año natural precedente en la Comunidad;

(b) el objetivo de emisiones específicas del año natural precedente; y

(c) la diferencia entre sus emisiones medias específicas de CO_2 del año natural precedente y su objetivo de emisiones específicas correspondiente a ese año.

La Comisión notificará a cada fabricante el cálculo provisional que le corresponda. La notificación incluirá datos por Estado miembro sobre el número de turismos nuevos matriculados y sus emisiones específicas de CO_2.

El registro estará a disposición del público.

5. Los fabricantes podrán notificar a la Comisión, en un plazo de dos meses a partir de la notificación del cálculo provisional previsto en el apartado 4, cualquier error observado en los datos, especificando el Estado miembro respecto al que considera que se ha producido el error.

La Comisión estudiará toda notificación de los fabricantes y, antes del 30 de septiembre, confirmará o modificará y confirmará los cálculos provisionales de conformidad con el apartado 4.

6. Cuando, sobre la base de los cálculos previstos en el apartado 5, en relación con el año natural 2010 o 2011, la Comisión considere que las emisiones medias específicas de CO_2 de un fabricante superan en ese año su objetivo de emisiones específicas correspondiente a ese año, informará de ello al fabricante.

7. Los Estados miembros designarán una autoridad competente para la recogida y comunicación de los datos de seguimiento de conformidad con el presente Reglamento e informarán a la Comisión de la autoridad competente designada a más tardar 6 meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento.

8. La Comisión podrá adoptar normas detalladas sobre el seguimiento y notificación de datos de conformidad con el presente artículo, y sobre la aplicación del anexo II con arreglo al procedimiento a que se refiere el artículo 12, apartado 2.

La Comisión podrá modificar el anexo II a la luz de la experiencia adquirida con la aplicación del presente Reglamento. Esas medidas, cuyo objeto consiste en modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 12, apartado 3.

Artículo 7

Prima por exceso de emisiones

1. Respecto a cada año natural a partir de 2012 en el que las emisiones medias específicas de CO_2 de un fabricante superen su objetivo de emisiones específicas correspondiente a ese año, la Comisión impondrá al fabricante o, en caso de una agrupación, a su gestor, una prima por exceso de emisiones.

2. La prima por exceso de emisiones prevista en el apartado 1 se calculará mediante la siguiente fórmula:

Exceso de emisiones x número de turismos nuevos x prima por exceso de emisiones descrita en el apartado 3.

donde:

«Exceso de emisiones» significa el número positivo de gramos por kilómetro en que las emisiones medias específicas del fabricante superan su objetivo de emisiones específicas en el año natural, redondeado al tercer decimal más próximo; y

«Número de turismos nuevos » significa el número de turismos nuevos producidos por el fabricante que se matricularon ese año.

3. La prima por exceso de emisiones ascenderá a:

(a) en relación con el exceso de emisiones en el año natural 2012, 20 euros;

(b) en relación con el exceso de emisiones en el año natural 2013, 35 euros;

(c) en relación con el exceso de emisiones en el año natural 2014, 60 euros; y

(d) en relación con el exceso de emisiones en el año natural 2015 y de cada uno de los años naturales siguientes, 95 euros.

4. La Comisión establecerá los métodos para la recogida de las primas por exceso de emisiones previstas en el apartado 1.

Esas medidas, cuyo objeto consiste en modificar elementos no esenciales del presente Reglamento completándolo, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 12, apartado 3.

5. El importe de la prima por exceso de emisiones se considerará ingreso para el presupuesto de la Unión Europea.

Artículo 8

Publicación de los resultados de los fabricantes

1. Antes del 31 de octubre de 2011 y cada uno de los años siguientes, la Comisión publicará una lista en la que indicará respecto a cada fabricante:

(a) su objetivo de emisiones específicas del año natural precedente;

(b) sus emisiones medias específicas de CO_2 del año natural precedente;

(c) la diferencia entre sus emisiones medias específicas de CO_2 del año natural precedente y su objetivo de emisiones específicas de ese año; y

(d) las emisiones medias específicas de CO_2 de todos los turismos nuevos en la Comunidad respecto al año natural precedente.

2. A partir del 31 de octubre de 2013, la lista publicada de conformidad con el apartado 1 indicará asimismo si el fabricante ha cumplido o no los requisitos del artículo 4 respecto al año natural precedente.

Artículo 9

Excepción especial para pequeños fabricantes independientes

1. Un fabricante podrá presentar una solicitud de excepción respecto al objetivo de emisiones específicas calculado con arreglo al anexo I si ese fabricante:

(a) es responsable de menos de 10 000 turismos nuevos matriculados en la Comunidad por año natural; y

(b) no está vinculado a otro fabricante.

2. Una solicitud de excepción con arreglo al apartado 1 podrá referirse a un máximo de cinco años naturales. Se presentará a la Comisión una solicitud que incluirá lo siguiente:

(a) el nombre y la persona de contacto del fabricante;

(b) pruebas de que el fabricante puede disfrutar de una excepción de conformidad con el apartado 1;

(c) detalles de los turismos que fabrica, incluidas la masa y las emisiones específicas de CO_2 de esos turismos; y

(d) un objetivo de emisiones específicas coherente con su potencial de reducción, incluido el potencial tecnológico de reducción de sus emisiones específicas de CO_2.

3. Cuando la Comisión considere que el fabricante puede optar a una excepción de conformidad con el apartado 1 y compruebe que el objetivo de emisiones específicas propuesto por el fabricante es coherente con su potencial de reducción, incluido el potencial tecnológico de reducción de sus emisiones específicas de CO_2, la Comisión le concederá una excepción. La excepción se aplicará a partir del 1 de enero del año siguiente a la solicitud.

4. Un fabricante que esté sujeto a una excepción de conformidad con el presente artículo notificará inmediatamente a la Comisión cualquier modificación que afecte o pueda afectar a su derecho a una excepción.

5. Cuando la Comisión considere, sobre la base de una notificación con arreglo al apartado 4 o de otro modo, que un fabricante ya no puede acogerse a una excepción, revocará la excepción con efecto a partir del 1 de enero del año natural siguiente y le informará de ello.

6. Cuando la Comisión considere que el fabricante no está aplicando el programa de reducción indicado en su solicitud, la Comisión podrá revocar la excepción.

7. La Comisión podrá adoptar disposiciones detalladas para la aplicación de los apartados 1 a 6, incluidos la interpretación de los criterios para poder acogerse a una excepción, el contenido de las solicitudes y el contenido y evaluación de los programas de reducción de las emisiones específicas de CO_2.

Esas medidas, cuyo objeto consiste en modificar elementos no esenciales del presente Reglamento completándolo, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 12, apartado 3.

Artículo 10

Revisión y presentación de informes

1. En 2010, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe en el que se analizarán los progresos realizados en la aplicación del enfoque integrado comunitario para reducir las emisiones de CO_2 de los vehículos ligeros.

2. En 2010, la Comisión determinará, sobre la base de los datos comunicados en virtud de la Decisión 1753/2000/CE, si entre 2006 y 2009 se ha producido algún cambio en la masa de los turismos nuevos superior o inferior a 0.

   Si se ha producido algún cambio en la masa de los turismos nuevos, la cifra correspondiente al aumento independiente de la masa prevista en el anexo I se modificará para que sea la media de los cambios anuales de la masa entre los años naturales 2006 a 2009.

   Esa modificación, cuyo objeto consiste en modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 12, apartado 3.

3. La Comisión analizará la evolución tecnológica con vistas a modificar, si procede, las disposiciones del Reglamento (CE) nº 715/2007 sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor.

Artículo 11
Información de los consumidores

A partir del 1 de enero de 2010, los fabricantes garantizarán que las etiquetas, carteles o impresos de promoción y material afín a que se refieren los artículos 3, 5 y 6 de la Directiva 1999/94/CE indiquen en qué medida las emisiones específicas de CO_2 del turismo comercializado difieren del objetivo de emisiones específicas establecido para dicho turismo de conformidad con el anexo I.

Artículo 12
Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité creado en virtud del artículo 8 de la Decisión 93/389/CEE.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

   El período previsto en el artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 *bis*, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

Artículo 13
Financiación comunitaria

La aplicación del presente Reglamento a nivel comunitario estará apoyada por el instrumento financiero comunitario para el medio ambiente vigente (LIFE+), de conformidad con las normas y condiciones aplicables al Reglamento (CE) nº 614/2007.

Artículo 14
Derogación

Queda derogada la Decisión nº 1753/2000/CE con efecto a partir del 1 de enero de 2010.

No obstante, los artículos 4, 9 y 10 de esa Decisión seguirán aplicándose en tanto la Comisión no presente al Parlamento Europeo un informe sobre los datos de seguimiento correspondientes al año natural 2009.

Artículo 15
Entrada en vigor

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	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente*
[...]	*[...]*

ANEXO I
OBJETIVOS DE EMISIONES ESPECÍFICAS DE CO_2

1. Las emisiones específicas de CO_2 autorizadas a cada turismo nuevo, medidas en gramos por kilómetro, se determinarán aplicando la fórmula siguiente:

   Emisiones específicas de CO_2 autorizadas = $130 + a \times (M - M_0)$

   donde:

   M = masa del vehículo en kilogramos (kg)

   $M_0 = 1289{,}0 \times f$

   $f = (1 + AMI)^6$

   Aumento independiente de la masa (AMI) = 0 %

   a = 0,0457

2. El objetivo de emisiones específicas para un fabricante en un año natural se calculará como la media de las emisiones específicas autorizadas de cada turismo nuevo que haya fabricado en ese año natural.

ANEXO II
SEGUIMIENTO Y NOTIFICACIÓN DE LAS EMISIONES

PARTE A – Recogida de datos sobre turismos nuevos y determinación de la información sobre el seguimiento de las emisiones de CO_2

1. Respecto al año que empieza el 1 de enero de 2010 y cada uno de los años siguientes, los Estados miembros registrarán los datos que se indican a continuación sobre cada turismo nuevo matriculado en su territorio:

   (a) Fabricante.

   (b) Tipo, variante y versión.

   (c) Emisiones específicas de CO_2 (g/km).

   (d) Masa (kg).

   (e) Distancia entre ejes (mm), y

   (f) Batalla (mm).

2. Los datos a que se refiere el apartado 1 procederán del certificado de conformidad del turismo correspondiente. Si en el certificado de conformidad de un turismo figura una masa mínima y máxima, los Estados miembros utilizarán únicamente la cifra máxima a los efectos del presente Reglamento.

3. Respecto al año que empieza el 1 de enero de 2010 y cada uno de los años siguientes, los Estados miembros determinarán, según los métodos descritos en la parte B y por fabricante:

   (a) El número total de turismos nuevos matriculados en su territorio.

   (b) Las emisiones medias específicas de CO_2, como se indica en el apartado 7 de la parte B del presente anexo.

   (c) Las masa media, como se especifica en el apartado 8 de la parte B del presente anexo.

   (d) En relación con cada variante de cada versión de cada tipo de turismo nuevo:

      i) el número total de turismos nuevos matriculados en su territorio, como se especifica en el apartado 7 de la parte B del presente anexo;

      ii) las emisiones específicas de CO_2;

      iii) la masa;

      iv) la huella del vehículo, como se especifica en el apartado 9 de la parte B del presente anexo.

PARTE B – Metodología para la determinación de la información sobre el seguimiento de las emisiones de CO_2 de los turismos nuevos

1. La información en materia de seguimiento que los Estados miembros deben determinar en virtud del apartado 3 de la parte A se determinará con arreglo a la metodología descrita en la presente parte.

Número de turismos nuevos matriculados (*N*)

2. Los Estados miembros determinarán el número de turismos nuevos matriculados en su territorio en el año de seguimiento correspondiente, *N*.

Emisiones medias específicas de CO_2 de los turismos nuevos ($S_{,ave}$)

3. Las emisiones medias específicas de CO_2 de todos los turismos nuevos matriculados en el territorio de un Estado miembro en el año de seguimiento ($S_{,ave}$) se calcula dividiendo la suma de las emisiones específicas de CO_2 de cada turismo nuevo, *S*, por el número de turismos nuevos, *N*.

$$S_{ave} = (1/N) \times \Sigma S$$

Masa media de los turismos nuevos

La masa media de todos los turismos nuevos matriculados en el territorio de un Estado miembro en el año de seguimiento ($M_{,ave}$) se calcula dividiendo la suma de las masas de cada turismo nuevo, *M*, por el número de turismos nuevos, *N*.

$$M_{ave} = (1/N) \times \Sigma M$$

Distribución por variantes de turismos nuevos

4. Respecto a cada variante de cada versión de cada tipo de turismo nuevo, debe registrarse el número de turismos de nueva matriculación, la masa de los vehículos, las emisiones específicas de CO_2 y la huella del automóvil.

Huella

La huella del automóvil se calculará multiplicando la distancia entre ejes del automóvil por la batalla.

PARTE C – Formulario para la transmisión de datos

1. En relación con cada fabricante y cada año, los Estados miembros notificarán los datos a que se refiere el apartado 3 de la parte A en los formularios siguientes:

– *Datos agregados:*

Año:				
Fabricante	Número total de turismos nuevos matriculados	Emisiones medias específicas de CO_2 (g/km)	Masa media (kg)	Huella media (m^2)
(Fabricante 1)	…	…	…	…
(Fabricante 2)	…	…	…	…
…	…	…	…	…
Total de todos los fabricantes	…	…	…	…

– *Datos detallados por fabricante:*

Año	Fabricante	Tipo de vehículo	Versión	Variante	Marca	Nombre comercial	Total de nuevas matriculaciones	Emisiones específicas de CO_2 (g/km)	Masa (kg)	Huella (m^2)
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 1)	(Nombre de la versión 1)	(Nombre de la variante 1)	…	…	…	…	…	…
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 1)	(Nombre de la versión 1)	(Nombre de la variante 2)	…	…	…	…	…	…
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 1)	(Nombre de la versión 2)	(Nombre de la variante 1)	…	…	…	…	…	…
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 1)	(Nombre de la versión 2)	(Nombre de la variante 2)	…	…	…	…	…	…
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 2)	(Nombre de la versión 1)	(Nombre de la variante 1)	…	…	…	…	…	…
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 2)	(Nombre de la versión 1)	(Nombre de la variante 2)	…	…	…	…	…	…
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 2)	(Nombre de la versión 2)	(Nombre de la variante 1)	…	…	…	…	…	…
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 2)	(Nombre de la versión 2)	(Nombre de la variante 2)	…	…	…	…	…	…

Año 1	(Nombre del fabricante 1)	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Año 1	(Nombre del fabricante 1)			…	…	…	…	…	…	…
Año 1	(Nombre del fabricante 1)		…	…	…	…	…	…	…	…
Año 1	(Nombre del fabricante 1)			…	…	…	…	…	…	…
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	…	…	…	…	…	…	…	…	…

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

1. DENOMINACIÓN DE LA PROPUESTA:

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo para reducir las emisiones de CO_2 de los turismos

2. MARCO GPA/PPA (GESTIÓN/PRESUPUESTACIÓN POR ACTIVIDADES)

Ámbito(s) político(s) afectado(s) y actividad(es) asociada(s):

0703 – Aplicación de la política medioambiental

3. LÍNEAS PRESUPUESTARIAS

3.1. Líneas presupuestarias (líneas operativas y líneas correspondientes de asistencia técnica y administrativa (antiguas líneas BA)), incluidas sus denominaciones:

07 01 04 01: LIFE+ (Instrumento Financiero para el Medio Ambiente — 2007-2013) — Gastos de gestión administrativa – Denominación 2

07 03 07: LIFE+ (Instrumento Financiero para el Medio Ambiente — 2007-2013) – Denominación 2

3.2. Duración de la acción y de la incidencia financiera:

Se espera que la acción (Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo para reducir las emisiones de CO_2 de los turismos) entre en vigor en 2010. Durante el período 2010 – 2013, los gastos operativos se sufragarán con cargo al instrumento financiero LIFE+.

3.3. Características presupuestarias:

Línea presupues-taria	Tipo de gasto		Nuevo	Contribución de la AELC	Contribución de los países candidatos	Rúbrica de las perspectivas financieras
07 01 04 01	No obligatorio	No disociado [21]	NO	NO	SÍ	**Nº** 2
07 03 07	No obligatorio	Disoc.	NO	NO	SÍ	**Nº** 2

[21] Créditos no disociados; en lo sucesivo, CND.

4. SÍNTESIS DE LOS RECURSOS

4.1. Recursos financieros

4.1.1. Síntesis de los créditos de compromiso (CC) y de los créditos de pago (CP)

millones de euros (al tercer decimal)

Tipo de gasto	Sección nº		2010	2011	2012	2013	2014	2015 y ss.	Total
Gastos operativos[22]									
Créditos de compromiso (CC)	8.1.	a	0,400	0,200	0,200	0,300	0,300	0,300	1,700
Créditos de pago (CP)		b	0,240	0,200	0,240	0,260	0,280	0,480	1,700
Gastos administrativos incluidos en el importe de referencia[23]									
Asistencia técnica y administrativa (CND)	8.2.4.	c	-	-	-	-	-	-	-
IMPORTE DE REFERENCIA TOTAL									
Créditos de compromiso		a +c	0,400	0,200	0,200	0,300	0,300	0,300	1,700
Créditos de pago		b+c	0,240	0,200	0,240	0,260	0,280	0,480	1,700
Gastos administrativos <u>no</u> incluidos en el importe de referencia[24]									
Recursos humanos y gastos afines (CND)	8.2.5.	d	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585	2,808
Costes administrativos excepto recursos humanos y costes afines, no incluidos en el importe de referencia (CND)	8.2.6.	e	0,125	0,095	0,065	0,068	0,068	0,068	0,489
Coste financiero indicativo total de la intervención									
TOTAL CC, incluido el coste de los recursos humanos		a+c +d+ e	0,876	0,646	0,616	0,953	0,953	0,953	4,997
TOTAL CP, incluido el coste de los recursos humanos		b+c +d+ e	0,716	0,646	0,656	0,913	0,933	1,133	4,997

22 Gastos no cubiertos por el capítulo xx 01 del título xx de que se trate.
23 Gastos correspondientes al artículo xx 01 04 del título xx.
24 Gastos correspondientes al capítulo xx 01, excepto los artículos xx 01 04 y xx 01 05.

Desglose de la cofinanciación

Si la propuesta incluye una cofinanciación por los Estados miembros u otros organismos (especifique cuáles), debe indicar en el cuadro una estimación del nivel de cofinanciación (puede añadir líneas adicionales si está previsto que varios organismos participen en la cofinanciación):

millones de euros (al tercer decimal)

Organismo cofinanciador		Año n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 y ss.	Total
……	f							
TOTAL CC, incluida la cofinanciación	a+c +d+ e+f							

4.1.2. Compatibilidad con la programación financiera

☑ La propuesta es compatible con la programación financiera vigente hasta 2013.

☐ La propuesta requiere una reprogramación de la correspondiente rúbrica de las perspectivas financieras.

☐ La propuesta puede requerir la aplicación de las disposiciones del Acuerdo Interinstitucional[25] (relativas al instrumento de flexibilidad o a la revisión de las perspectivas financieras).

4.1.3. Incidencia financiera en los ingresos

☑ La propuesta no tiene incidencia financiera en los ingresos

☐ La propuesta tiene incidencia financiera; el efecto en los ingresos es el siguiente:

millones de euros (al primer decimal)

		Antes de la acción [Año n-1]	Situación después de la acción					
Línea presupuestaria	Ingresos		[Año n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] [26]
	a) Ingresos en términos absolutos							

[25] Véanse los puntos 19 y 24 del Acuerdo Interinstitucional.

[26] Añada columnas, en su caso, si la duración de la acción es superior a seis años.

	b) Variación de los ingresos	*Δ*					

El Reglamento está dirigido a garantizar el máximo cumplimiento por parte de todos los fabricantes y, debido a ello, no se prevé que se generen ingresos por las primas por exceso de emisiones previstas en el artículo 7. No obstante, en caso de que se generen ingresos con la aplicación de lo dispuesto en ese artículo, estos se incorporarán al presupuesto general de la UE. En la evaluación de impacto que acompaña a la propuesta se ofrecen rangos de primas totales por exceso de emisiones que podrían llegar a tener que pagarse en caso de incumplimiento.

4.2. Recursos humanos equivalentes a tiempo completo (ETC) (incluidos funcionarios, personal temporal y externo) – véase el desglose en el punto 8.2.1.

Necesidades anuales	2010	2011	2012	2013	2014	2015 y ss.
Cantidad total de recursos humanos	3	3	3	5	5	5

5. CARACTERÍSTICAS Y OBJETIVOS

5.1. Realización necesaria a corto o largo plazo

El objetivo general del presente Reglamento es limitar las emisiones medias de la media del parque de vehículos nuevos a 130 g de CO_2/km de aquí a 2012. Forma parte de una estrategia integrada y se completará con medidas para conseguir una reducción adicional de 10 g de CO_2/km con objeto de alcanzar el objetivo comunitario de 120 g de CO_2/km previsto en la Comunicación de la Comisión sobre una estrategia revisada para reducir las emisiones de CO_2 de los vehículos, de 7 de febrero de 2007 (COM(2007) 19).

5.2. Valor añadido de la implicación comunitaria, coherencia de la propuesta con otros instrumentos financieros y posibles sinergias

La Comunidad se fijó hace tiempo ya un objetivo de reducción de las emisiones medias de CO_2 de los vehículos nuevos en la Comunidad, y el Consejo y el Parlamento Europeo han pedido a la Comisión que presente una propuesta legislativa en la materia. Los objetivos de la propuesta no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros debido a la necesidad de evitar que surjan barreras al mercado único, al carácter transfronterizo del cambio climático y a las grandes variaciones que existen en las medias nacionales de las emisiones específicas de CO_2 de los turismos nuevos. Además, la adopción de objetivos respecto a las emisiones de CO_2 de los vehículos a nivel comunitario proporcionará a los fabricantes más flexibilidad a la hora de conseguir las reducciones necesarias de las emisiones de CO_2 en todo el parque de vehículos nuevos de la Comunidad que si se aplican estrategias específicas para conseguir objetivos específicos de reducción a nivel nacional.

5.3. Objetivos de la propuesta, resultados esperados e indicadores correspondientes en el contexto de la gestión por actividades

La propuesta persigue los siguientes objetivos políticos generales:

- Proporcionar un nivel elevado de protección ambiental en la Unión Europea y contribuir a alcanzar los objetivos de la UE con arreglo al Protocolo de Kioto.

- Mejorar la seguridad de abastecimiento energético de la UE.

- Fomentar la competitividad de la industria europea del automóvil y promover la investigación de tecnologías que mejoren la eficiencia del combustible.

El objetivo específico de la propuesta es reducir los impactos del cambio climático y aumentar la eficiencia en el uso del combustible de los turismos llegando a la meta de un nivel medio de emisiones de 130 g de CO_2/km de los vehículos nuevos. Ese nivel medio de emisiones será un indicador en el seguimiento de la aplicación de la propuesta.

5.4. Método de ejecución (indicativo)

☑ ***Gestión centralizada***

- ☑ directa, por la Comisión
- ☐ indirecta, por delegación en:
  - ☐ agencias ejecutivas
  - ☐ organismos creados por las Comunidades, como los previstos en el artículo 185 del Reglamento financiero
  - ☐ organismos nacionales del sector público/organismos con misión de servicio público

☐ ***Gestión compartida o descentralizada***

- ☐ con los Estados miembros
- ☐ con terceros países

☐ ***Gestión conjunta con organizaciones internacionales (especifíquese)***

Comentarios:

6. SUPERVISIÓN Y EVALUACIÓN

6.1. Sistema de supervisión

La propuesta se basará en el sistema de control ya existente establecido con anterioridad para efectuar el seguimiento de la aplicación de la estrategia de reducción de las emisiones de CO_2 de los vehículos. Se fundamenta en los datos comunicados a la Comisión por los Estados

miembros en relación con la matriculación de vehículos nuevos y sus características, como las emisiones específicas de CO_2.

Los contratos firmados por la Comisión a efectos de aplicación del Reglamento contemplarán la supervisión y el control financiero por la Comisión (o sus representantes autorizados) y auditorías por el Tribunal de Cuentas, en caso necesario sobre el terreno.

6.2. Evaluación

6.2.1. Evaluación ex ante

Véase la evaluación de impacto que acompaña a esta propuesta como documento de trabajo de los servicios de la Comisión. Se ha evaluado el impacto de todas las medidas propuestas desde los puntos de vista económico, social y ambiental.

*6.2.2. Medidas adoptadas sobre la base de una evaluación intermedia/*ex post *(enseñanzas extraídas de anteriores experiencias similares)*

6.2.3. Condiciones y frecuencia de evaluaciones futuras

La medida se revisará de acuerdo con el artículo 10.

7. MEDIDAS DE LUCHA CONTRA EL FRAUDE

Plena aplicación de las normas de control interno n°s 14, 15, 16, 18, 19, 20 y 21, así como de los principios del Reglamento (CE, Euratom) nº 1605/2002 del Consejo por el que se aprueba el Reglamento financiero aplicable al presupuesto general de las Comunidades Europeas.

La Comisión velará por que, cuando se ejecuten las acciones financiadas con arreglo a la presente propuesta, los intereses financieros de la Comunidad queden protegidos gracias a la aplicación de medidas preventivas contra el fraude, la corrupción y cualquier otra actividad ilegal, a la realización de controles efectivos, a la recuperación de las cantidades indebidamente abonadas y, en caso de que se detecten irregularidades, mediante la imposición de sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias, de acuerdo con lo dispuesto en los Reglamentos (CE, Euratom) nº 2988/95 y (Euratom, CE) nº 2185/96 del Consejo y en el Reglamento (CE) nº 1073/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo.

Para prevenir el fraude en la aplicación del artículo 7, en el artículo 6 y el anexo II correspondiente se prevé un sólido sistema de seguimiento y notificación. Además, en el artículo 6, apartado 8, se establece que la Comisión puede adoptar directrices en materia de seguimiento y notificación que los Estados miembros deberán respetar.

8. DESGLOSE DE LOS RECURSOS

8.1. Objetivos de la propuesta en términos de coste financiero

Créditos de compromiso en millones de euros (al tercer decimal)

(Indique las denominaciones de los objetivos, de las acciones y de los resultados)	**Tipo de resultados**	**Coste medio**	Año 2010		**Año 2011**		Año 2012		Año 2013		Año 2014		Año 2015 y ss.		**TOTAL**	
			Nº de resulta-dos	Coste total	Nº de resulta-dos	Coste total	Nº de resulta-dos	Coste total	Nº de resulta-dos	Coste total	Nº de resulta-dos	Coste total	Nº de resulta-dos	Coste total	Nº de resulta-dos	Coste total
OBJETIVO OPERATIVO Nº 1 – Aplicación del sistema de seguimiento y notificación																
Acción 1 – Recogida y análisis de datos																
Revisión de los cambios de la masa de turismos nuevos (artículo 10)	Estudio	0,20	1	0,200											1	0,20
Recogida y análisis de los datos recibidos – registro central de datos	Servicio y sistema de TI	0,20	1	0,200	1	0,200	1	0,200	1	0,300	1	0,300	1	0,300	6	1,500
COSTE TOTAL				0,400		0,200		0,200		0,300		0,300		0,300		1,700

8.2. Gastos administrativos

8.2.1. Número y tipo de recursos humanos

Tipos de puestos		Personal que se asignará a la gestión de la acción utilizando recursos existentes y/o adicionales (**número de puestos/ETC**)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Funcionarios o agentes temporales[27] (XX 01 01)	A*/AD	2	2	2	4	4	4
	B*, C*/AST	1	1	1	1	1	1
Personal financiado[28] con cargo al artículo XX 01 02							
Personal financiado[29] con cargo al artículo XX 01 04/05							
TOTAL		3	3	3	5	5	5

8.2.2. Descripción de las tareas derivadas de la acción

En los primeros años (2010-2012), las principales tareas derivadas de la acción estarán relacionadas con la consolidación del sistema de seguimiento ofreciendo orientaciones a los Estados miembros y basándose en las anteriores actividades de seguimiento de los Estados miembros previstas en la Decisión nº 1753/2000/CE (que quedará derogada por el Reglamento). Además de las orientaciones en materia de seguimiento, la Comisión mantendrá un registro central de los datos comunicados, notificará a los fabricantes de automóviles los datos ofrecidos por los Estados miembros que se refieran a ellos, pondrá esos datos a disposición del público y, a partir de 2011, publicará cada año un informe de seguimiento. Por otra parte, a partir de 2013 se cobrarán las primas por exceso de emisiones en caso de incumplimiento.

8.2.3. Origen de los recursos humanos (estatutarios)

- ☐ Puestos actualmente asignados a la gestión del programa que se va a sustituir o ampliar.
- ☐ Puestos preasignados en el ejercicio EPA/AP del año n.
- ☐ Puestos que se solicitarán en el próximo procedimiento EPA/AP.

---

27 Coste NO cubierto por el importe de referencia.
28 Coste NO cubierto por el importe de referencia.
29 Coste incluido en el importe de referencia.

- ☑ Puestos que se reasignan utilizando recursos existentes en el propio servicio gestor (reasignación interna).
- ☐ Puestos necesarios en el año n, pero no previstos en el ejercicio EPA/AP del año en cuestión.

8.2.4. Otros gastos administrativos incluidos en el importe de referencia (XX 01 04/05 - Gastos de gestión administrativa)

millones de euros (al tercer decimal)

Línea presupuestaria (n° y denominación)	Año 2010	Año 2011	Año 2012	Año 2013	Año 2014	Año 2015 y ss.	TOTAL
1. Asistencia técnica y administrativa (incluidos los costes de personal)							
Agencias ejecutivas[30]							
Otros tipos de asistencia técnica y administrativa							
- *intra muros*							
- *extra muros*							
Total asistencia técnica y administrativa	0	0	0	0	0	0	0

8.2.5. Coste financiero de los recursos humanos y costes asociados no incluidos en el importe de referencia

millones de euros (al tercer decimal)

Tipo de recursos humanos	2010	2011	2012	2013	2014	2015 y ss.
Funcionarios y agentes temporales (XX 01 01)	0,351	0,351	0,351	0,585	0,585	0,585
Personal financiado con cargo al artículo XX 01 02 (auxiliares, END, contratados, etc.) (indique la línea presupuestaria)						
Coste total de los recursos humanos y costes afines (NO incluidos en el importe de referencia)	**0,351**	**0,351**	**0,351**	**0,585**	**0,585**	**0,585**

[30] Indique la ficha financiera legislativa correspondiente a la agencia o agencias ejecutivas de que se trate.

Cálculo - ***Funcionarios y agentes temporales***

Con referencia al punto 8.2.1, si procede.

El salario normal para 1 funcionario o agente temporal según se contempla en el punto 8.2.1 asciende a 0,117 millones de euros.

Cálculo - ***Personal financiado con cargo al artículo XX 01 02***

Con referencia al punto 8.2.1, si procede.

8.2.6. Otros gastos administrativos no incluidos en el importe de referencia

millones de euros (al tercer decimal)

	2010	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015 y ss.**	**2010 - 2015**
XX 01 02 11 01 - Misiones	0,005	0,005	0,005	0,008	0,008	0,008	0,039
XX 01 02 11 02 - Reuniones y conferencias	0,060	0,030	0,030	0,030	0,030	0,030	0,210
XX 01 02 11 03 - Comités[31]	0,060	0,060	0,030	0,030	0,030	0,030	0,240
XX 01 02 11 04 - Estudios y consultoría							
XX 01 02 11 05 - Sistemas de información							
2. Total otros gastos de gestión (XX 01 02 11)							
3. Otros gastos de naturaleza administrativa (especifique e indique la línea presupuestaria)							
Total gastos administrativos, excepto recursos humanos y costes afines (NO incluidos en el importe de referencia)	0,125	0,095	0,065	0,068	0,068	0,068	0,489

Cálculo - ***Otros gastos administrativos no incluidos en el importe de referencia***

Entre 2010 y 2012, 5 misiones al año a un coste de 1 000 euros por misión. A partir de 2013, 8 misiones al año.

Durante los dos primeros años, se prevén dos reuniones al año del Comité de reglamentación

[31] Precísese el tipo de comité y el grupo al que pertenece.

establecido con arreglo al Reglamento (coste unitario: 30 000 euros por reunión), y a continuación, una al año.

En 2010 se prevén dos reuniones de expertos sobre temas concretos en relación con la aplicación del Reglamento (coste unitario: 30 000 euros por reunión) y, a continuación, una al año.

Las necesidades de recursos humanos y administrativos se cubrirán mediante la asignación concedida a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual, teniendo en cuenta los condicionamientos presupuestarios.