



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 11.02.2004
COM(2004) 78 final

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN
AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO**

**Aplicación de la estrategia comunitaria de reducción de las emisiones de CO₂ de los
vehículos automóviles:
Cuarto informe anual sobre la eficacia de la estrategia
(Ejercicio: 2002)**

[SEC(2004) 140]

1. INTRODUCCIÓN

La estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ producidas por los automóviles y potenciar el ahorro de energía^{1,2} se basa en tres instrumentos principales:

- (1) Los compromisos de la industria del automóvil para aumentar el ahorro de combustible al efecto de conseguir un valor medio³ de las emisiones específicas de CO₂ de los turismos nuevos de 140 g de CO₂/km en 2008/9.
- (2) El etiquetado de consumo de los automóviles⁴, que tiene por objeto informar al público sobre el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ de los turismos nuevos en venta o en arrendamiento financiero en la Comunidad para que el consumidor pueda efectuar su elección con conocimiento de causa.
- (3) El fomento del ahorro de combustible de los vehículos mediante medidas fiscales.

Se apoyan actividades precompetitivas de investigación a través del programa marco comunitario de investigación, con el objeto de contribuir a la reducción de CO₂ mediante la creación de tecnologías avanzadas de piezas, propulsión y transmisión y vehículos.

De conformidad con el artículo 9 de la Decisión 1753/2000/CE⁵, la Comisión tiene que informar anualmente sobre la eficacia de la estrategia⁶.

2. BREVE EVALUACIÓN GENERAL

En total, considerando todas las medidas nacionales y comunitarias, las emisiones medias específicas de CO₂ de los turismos en la UE disminuyó entre 1995 y 2002 de 186 g de CO₂/km a 166 g de CO₂/km^{7,8} equivalente a una reducción del 10,8 %. La estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ de los turismos y aumentar el ahorro de combustible aspira a conseguir una cifra de emisiones medias específicas de CO₂ de los turismos matriculados recientemente en la UE de 120 g de CO₂/km en 2005, y en 2010 como muy tarde, lo que equivale a una reducción del 35 %. Según se afirmaba ya en el último

1 COM(95) 689 final.

2 Conclusiones del Consejo de 25.6.1996.

3 El término «específicas» procede del título de la Decisión 1753/2000/CE y se utiliza para indicar que las emisiones del CO₂ se expresan en gramos por kilómetro.

4 Directiva 1999/94/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 1999, relativa a la información sobre el consumo de combustible y sobre las emisiones de CO₂ facilitada al consumidor al comercializar turismos nuevos.

5 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 CO₂ de los turismos nuevos.

6 También puede encontrarse información sobre la estrategia comunitaria en el sitio Internet: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

7 Por primera vez, los datos oficiales de la UE se utilizan en la presente Comunicación. Los Estados miembros proporcionan los datos con arreglo a la Decisión 1753/2000/CE. Hasta 2002, el seguimiento se basaba en los datos proporcionados por las asociaciones. Según se indica en la última Comunicación, hay pequeñas diferencias entre estas series de los datos. Las emisiones específicas medias de CO₂ según los datos de las asociaciones equivalen a 165 g CO₂/km.

8 Hay que señalar que las cifras de CO₂ de este informe indican el efecto de todas las medidas relacionadas con el CO₂ adoptadas en la Comunidad. El artículo 10 de la Decisión 1753/2000/CE dispone que la Comisión informe al Consejo y al Parlamento Europeo antes de 2003/4 y 2008/9 de las reducciones conseguidas gracias a medidas técnicas y de otro tipo. En 2002, la Comisión convocó un contrato de servicios para estudiar el asunto minuciosamente. Las conclusiones de este trabajo figurarán en la próxima Comunicación.

informe, es poco probable que el objetivo comunitario de 120 g de CO₂/km se alcance en 2005.

Para cumplir el objetivo comunitario de 120 g de CO₂/km en 2010 haría falta conseguir una reducción anual media del 3,5% en la UE, lo que es bastante más alto de lo conseguido como media entre 1995 y 2002 (alrededor del 1,5 %). Se preveía que la reducción aumentaría con el tiempo, pero está claro que hay que esforzarse más para poder cumplir el objetivo para 2010. Sin embargo, en lo referido a los compromisos, tanto la ACEA como la JAMA han cumplido pronto el objetivo intermedio y creemos que estas asociaciones están en el buen camino para alcanzar sus objetivos a largo plazo.

3. PROGRESOS REGISTRADOS POR LA INDUSTRIA AUTOMOVILÍSTICA RESPECTO A SUS COMPROMISOS RESPECTIVOS.

Han asumido compromisos asociaciones de la industria automovilística europeas (Asociación de Fabricantes Europeos de Automóviles - ACEA⁹)¹⁰, japonesas (Asociación de Fabricantes Japoneses de Automóviles - JAMA¹¹) y coreanas (Asociación de Fabricantes Coreanos de Automóviles - KAMA¹²)¹³. En el cuadro 1 figura la lista detallada de los fabricantes/filiales/marcas más importantes que se han asignado a la asociación respectiva para las cifras de seguimiento indicadas en el presente informe.

ACEA¹⁴	ALFA ROMEO, ALPINA, ASTON MARTIN, AUDI, BAYERISCHE MOTOREN WERKE, BENTLEY, CADILLAC, CHEVROLET, CHRYSLER, CITROEN, DAIMLER, FERRARI, FIAT, FORD, GENERAL MOTORS, JAGUAR, JEEP, LAMBORGHINI, LANCIA-AUTOBIANCHI, LAND-ROVER, MASERATI, MATRA, MCC (SMART), MERCEDES BENZ, MINI, OPEL, PEUGEOT, PORSCHE, RENAULT, ROLLS-ROYCE, SAAB, SEAT, SKODA, VAUXHALL, VOLKSWAGEN, VOLVO
JAMA	DAIHATSU, HONDA, ISUZU, LEXUS, MAZDA, MITSUBISHI, NISSAN, SUBARU, SUZUKI, TOYOTA
KAMA	DAEWOO, HYUNDAI, KIA, SSANGYONG

Cuadro 1: Lista de los fabricantes/filiales/marcas más importantes que se han asignado a la asociación respectiva para las cifras de control indicadas en el presente informe.

-
- 9 Fabricantes europeos de automóviles miembros de la ACEA: BMW AG, DaimlerChrysler AG, Fiat S.p.A., Ford of Europe Inc., General Motors Europe AG, Dr. Ing. H.c.F. Porsche AG, PSA Peugeot Citroën, Renault SA, Volkswagen AG.
- 10 COM (98) 495 final.
- 11 Fabricantes japoneses de automóviles miembros de la JAMA: Daihatsu, Fuji Heavy Industries (Subaru), Honda, Isuzu, Mazda, Nissan, Mitsubishi, Suzuki, Toyota.
- 12 Fabricantes coreanos de automóviles miembros de la KAMA: GM Daewoo Auto and Technology Company, Hyundai Motor Company, Kia Motors Corporation, Renault Samsung Motor Company y Ssangyong Motor Company.
- 13 COM (99) 446 final.
- 14 Obsérvese que, si bien Rover, incluido MG, ya no sea oficialmente miembro de la ACEA, Rover, la ACEA y la Comisión han acordado incorporar Rover/MG a las cifras de la ACEA.

Los tres compromisos equivalen en esfuerzo y presentan las siguientes características principales:

- (1) Objetivo relativo a las emisiones de CO₂: todos los compromisos contemplan el mismo objetivo cuantificado de media de las emisiones específicas de CO₂ de los turismos nuevos comercializados en la Unión Europea, esto es, 140 g de CO₂/km (que deberán alcanzar para 2009 la JAMA y la KAMA, y para 2008, la ACEA).
- (2) Medios para alcanzar el objetivo: la ACEA, la JAMA y la KAMA se comprometen a cumplir el objetivo de reducir las emisiones de CO₂ sobre todo mediante avances tecnológicos y los cambios correspondientes en el mercado.

Además, se fijan «intervalos de referencia estimados» para 2003/2004¹⁵. Todas las asociaciones se han comprometido también a examinar en 2003 (ACEA y JAMA) o en 2004 (KAMA) la posibilidad de más reducciones de CO₂ «... con miras a progresar hacia el objetivo comunitario de 120 g de CO₂ /km para 2012».

Los compromisos deben someterse a un sistema de seguimiento exhaustivo y transparente. A este efecto, se elaboran con periodicidad anual unos «informes conjuntos» entre la Comisión y cada asociación, que ambas partes redactan y aprueban y que se publican simultáneamente a la presente Comunicación como documentos SEC.

Por primera vez, los datos oficiales de control del CO₂ de la UE se utilizan para calcular las cifras de 2002¹⁶. Las asociaciones proporcionaban antes los datos de base.

Las principales conclusiones correspondientes al período de referencia comprendido entre 1995 y 2002 son las siguientes:

- Según los datos oficiales de los Estados miembros en 2002, las emisiones específicas medias de CO₂ de los parques automovilísticos son de 165 g/km en el caso de la ACEA, de 174 g/km en el de la JAMA y de 183 g/km en el de la KAMA¹⁷. Según las cifras de la ACEA, las emisiones específicas medias de CO₂ de esta asociación han sido de 163 g/km (véase el cuadro 2).
- Respecto a 1995, las emisiones específicas medias de CO₂ se han reducido en un 10,8% en el caso de la ACEA (el 12,1% si se atiende a la cifra aducida por la ACEA), un 11,2% en el de la JAMA y un 7,1% en el de la KAMA.

15 ACEA: 165 – 170 g CO₂/km en 2003; JAMA: 165 – 170 de CO₂/km en 2003; KAMA: 165 – 170 g CO₂/km en 2004.

16 El artículo 8 de la Decisión 1753/2000/CE dispone que los datos recogidos en el marco del plan de seguimiento a partir del año 2003 servirán como base de las obligaciones de carácter voluntario convenidas entre la Comisión y la industria del automóvil.

17 El tema de hasta qué punto contribuyen a las reducciones observadas el progreso tecnológico y los cambios relacionados en el mercado, u otros aspectos como los cambios en el comportamiento de los consumidores, por ejemplo debido a medidas fiscales o al etiquetado de los automóviles, se estudiará en 2004.

- Respecto a 2001, las tres asociaciones han reducido las emisiones específicas medias de CO₂ de sus automóviles matriculados por primera vez en el mercado de la UE (la ACEA, aproximadamente un 1,2%¹⁸; la JAMA, aproximadamente un 2,5%, y la KAMA, aproximadamente un 1,8%¹⁹). Desde 1995, las mejoras de la eficacia del combustible de los turismos diésel han sido más claras que las registradas en los vehículos de gasolina.
- La JAMA y la ACEA han registrado bastantes progresos, aunque el comportamiento de la ACEA en 2002 no haya sido tan bueno como en los años anteriores. Sin embargo, la ACEA ya alcanzó en 2000 el intervalo de referencia intermedio previsto en 2003, y ahora está en el punto más bajo de dicho intervalo. La JAMA alcanzó en 2002 el punto más alto del intervalo de referencia intermedio. Se puede considerar que ambas asociaciones están en el buen camino.
- El progreso de la KAMA sigue siendo insatisfactorio, aunque haya mejorado algo en los últimos dos años. Existe un riesgo real de que la KAMA no alcance su intervalo de referencia intermedio de 2004 de 165 a 170 g/km, en vista de que sólo quedan dos años para cubrir la diferencia de 13 g/km, lo que podría afectar a todo el planteamiento sobre el CO₂²⁰. Sin embargo, la KAMA ha reafirmado su compromiso de cumplir sus objetivos.
- Para alcanzar el objetivo final de 140 g/km hay que trabajar más porque hay que aumentar el índice anual medio de reducción de las tres asociaciones. Por término medio, el índice de reducción debe ser del 2 %, esto es, alrededor de 3,5 g/km por año entre 1995 y 2008/9. En los años que quedan hasta 2008/9 los índices de reducción deben cifrarse en una media del 2,5% en el caso de la ACEA, del 2,8% en el de la JAMA y en el 3,4% en el de la KAMA. No obstante, se ha previsto desde el principio que el índice medio de reducción sería más alto en los últimos años (véase el cuadro 3).

18 Esta cifra de reducción se basa en los datos de la ACEA de 2001 y 2002. Si se tomaran los datos de la ACEA de 2001 y los datos oficiales de la UE de 2002 no habría ninguna reducción. Sin embargo, puede suponerse que esto se debería principalmente al cambio en la base de datos. Si se comparan los datos oficiales de la UE de 2002 y los datos oficiosos de la UE de 2001, el porcentaje de reducción coincidiría más o menos con el que se desprende de las cifras de la ACEA.

19 Todos los datos correspondientes a 2001 y 2002 se corrigen en un 0,7% para tener en cuenta los cambios en el ciclo de ensayos.

20 Hay que recordar que el Consejo instó a la Comisión «... a que presente inmediatamente propuestas, incluidas propuestas legislativas, para su consideración, si es evidente, sobre la base del control y tras consulta con las asociaciones, que una o más asociaciones no cumplen sus compromisos» (Conclusiones del Consejo de octubre de 1999).

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 (3)	2002 (3)	Cambio 95/02 [%] (4)
	CO ₂ (g/km)								
Vehículos de gasolina	188	186	183	182	180	177	172	172/171 (5)	8,5/9,0%(6)
Vehículos diésel	176	174	172	167	161	157	153	155/152 (5)	11,9/13,6%(6)
Todos los combustibles (1)	185	183	180	178	174	169	165	165/163 (5)	10,8/12,1 (6)
JAMA (2)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 (3)	2002 (3)	Variación 95/02 [%] (4)
	CO ₂ (g/km)								
Vehículos de gasolina	191	187	184	184	181	177	174	172	-9,9%
Vehículos diésel	239	235	222	221	221	213	198	180	-24,7%
Todos los combustibles (1)	196	193	188	189	187	183	178	174	-11,2%
KAMA (2)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 (3)	2002 (3)	Variación 95/02 [%] (4)
	CO ₂ (g/km)								
Vehículos de gasolina	195	197	201	198	189	185	179	178	-8,7%
Vehículos diésel	309	274	246	248	253	245	234	203	-34,3%
Todos los combustibles (1)	197	199	203	202	194	191	187	183	-7,1%
UE-15 (2)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 (3)	2002 (3)	Variación 95/02 [%] (4)
	CO ₂ (g/km)								
Vehículos de gasolina	189	186	184	182	180	178	173	172	-9,0%
Vehículos diésel	179	178	175	171	165	163	156	157	-12,3%
Todos los combustibles (1)	186	184	182	180	176	172	167	166	-10,8%

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

(2) En 2002 se utilizan los datos de los Estados miembros. En la «variación 95/02» se utilizan los datos de 1995 de las asociaciones y los datos de 2002 de los Estados miembros. Los turismos nuevos vendidos en el mercado de la UE por fabricantes ajenos a los compromisos no afectan a la media de la UE de forma significativa.

(3) Las cifras de 2001 y 2002 se corrigen en un 0,7% para reflejar los cambios del ciclo de conducción.

(4) Los porcentajes se calculan a partir de las cifras de CO₂ no redondeadas; en 2002 se utilizan los datos de los Estados miembros.

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

(6) La primera cifra se basa en los datos de 2002 de los Estados miembros y en los datos de 1995 de la ACEA; la segunda cifra se basa únicamente en los datos de la ACEA.

Cuadro 2: Emisiones específicas medias de CO₂ de los turismos nuevos por tipo de combustible, por asociación y en la Unión Europea

Las emisiones medias globales de CO₂ de los turismos nuevos matriculados en 2002 fueron más bajas en todos los Estados miembros que en 1995 y que en el período comprendido entre ambas fechas (véase el cuadro 1), aunque hay que señalar que los índices de reducción difieren algo según los países²¹.

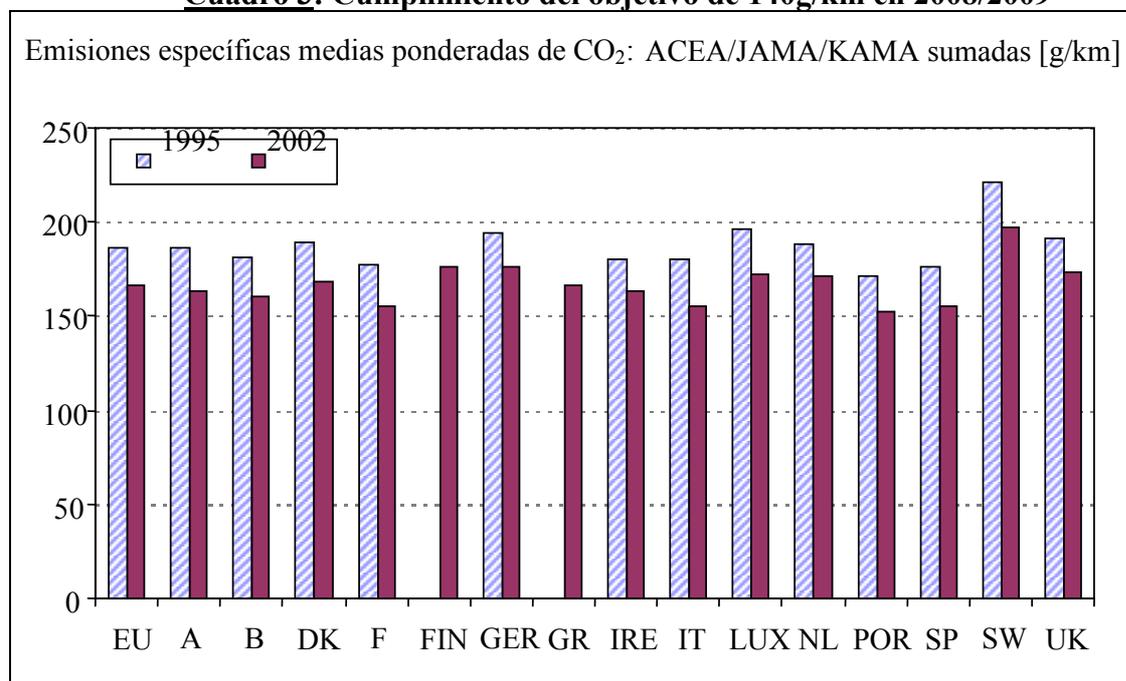
21 No se puede dar ninguna cifra de Grecia y Finlandia para 1995 por no disponerse de datos.

	1995	2002	Objetivo de 140g/km: diferencia (% desde 2002)	Objetivo de 140g/km: diferencia (g/km desde 2002)	Objetivo de 140g/km: diferencia el (% desde 2002)	Objetivo de 140g/km: diferencia (g/km desde de 2002)
	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	Total	Total	Por año	Por año
ACEA: todos los combustibles*	185	165/163	15,2%/13,9%	25/23	2,5%/2,3%	4,2/3,8
JAMA: todos los combustibles**	196	174	19,5%	34	2,8%	4,9
KAMA: todos los combustibles**	197	183	23,5%	43	3,4%	6,1

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

** Cifras basadas en los datos de Estados miembros

Cuadro 3: Cumplimiento del objetivo de 140g/km en 2008/2009



Las asociaciones han proporcionado los datos de 1995; los datos de 2002 son los oficiales de la UE corregidos en un 0,7% para reflejar los cambios del ciclo de conducción

Cuadro 1: Emisiones específicas medias de CO₂ de los turismos nuevos en la UE y en los Estados miembros en 1995 y 2002 (medias ponderadas basadas en los datos correspondiente a los vehículos diésel y de gasolina)²²

²² Los datos de UE 1995 no incluyen los de Grecia o Finlandia por la insuficiencia de la información disponible. En 2002 se incluyen ambos Estados miembros.

Todas las asociaciones aumentaron la cuota de ventas de automóviles diésel en el período de referencia (véase el cuadro 4), extremo que se había previsto a corto plazo. En cuanto al objetivo de 2008/9, se entendía que las asociaciones no lo cumplirían con un simple aumento de la cuota del gasóleo sino mediante avances tecnológicos y los cambios en el mercado ligados a ellos²³. A este respecto, importa observar que el Consejo instó a la Comisión a «... *proseguir los esfuerzos para la reducción significativa de las emisiones de nanopartículas y en particular elaborar un nuevo procedimiento de medición para vehículos de turismo, vehículos comerciales ligeros y vehículos comerciales pesados, teniendo en cuenta los resultados de estudios recientes sobre los efectos de las emisiones de nanopartículas sobre la salud...*»²⁴. Hace poco, la Comisión empezó a trabajar sobre los valores límite de emisión EURO 5 aplicables en torno a 2010. Se puede prever que, entre otras cosas, se hagan más severos los límites de las emisiones de partículas y otros contaminantes gaseosos. Paralelamente, un número cada vez mayor de fabricantes ha declarado su intención de equipar sus turismos diésel con filtros de partículas. Por otra parte, la ACEA ha planteado en el pasado sus dudas sobre la introducción de tecnología de inyección directa de gasolina. Esta tecnología debía romper en principio la fuerte tendencia hacia turismos de motor diésel. Estos avances deben tenerse en cuenta a la hora de considerar otra «diéselización» del parque de turismos de la UE.

Las cifras de la ACEA que figuran en esta comunicación incluyen Rover/MG pero, como Rover/MG - que asumía al principio el compromiso como parte de BMW - ya no es miembro de la ACEA, ésta ha declarado que la asociación no puede asumir ninguna responsabilidad sobre lo que consigan los vehículos Rover en relación con el CO₂ de aquí a 2008.

Ésta es la primera vez en que se ha producido un cambio en la composición de las asociaciones. La Comisión hará todo lo posible para velar por que los cambios en la composición de las asociaciones no tengan repercusiones negativas en la integridad de los compromisos ni en el marco reglamentario.

23 Los tres «informes conjuntos» no prestan mayor atención a este tema complejo de los cambios en el mercado.
24 Conclusiones del Consejo de 18/19.12.2000.

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	Variación '95-02' (2)
Gasolina	73,4%	72,9%	73,1%	70,3%	65,8%	60,9%	58,2%	56,3%	-17,1
Diésel	24,0%	24,3%	24,3%	27,0%	31,0%	35,8%	39,4%	43,6%	19,6
Todos los combustibles	10.241.651	10.811.011	11.226.009	11.935.533	12.518.260	12.217.744	12.552.498	11.649.782	13,8%
JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	Variación '95-02' (2)
Gasolina	82,1%	82,1%	83,2%	81,6%	80,4%	80,8%	79,1%	77,3%	-4,8
Diésel	9,5%	10,4%	11,2%	13,1%	14,9%	16,5%	17,4%	22,6%	13,1
Todos los combustibles	1.233.975	1.342.144	1.510.818	1.666.816	1.716.048	1.667.987	1.520.643	1.501.937	21,7%
KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	Variación '95-02' (2)
Gasolina	87,9%	87,6%	89,2%	85,9%	81,9%	80,9%	85,2%	77,8%	-10,1
Diésel	1,6%	1,8%	2,3%	6,1%	7,4%	8,3%	13,9%	22,0%	20,4
Todos los combustibles	169.060	236.454	275.453	373.230	463.724	491.244	396.792	325.436	92,5%
UE-15 (1)	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	Variación '95-02' (2)
Gasolina	74,5%	74,2%	74,6%	72,1%	68,0%	63,9%	61,2%	59,2%	-15,3
Diésel	22,2%	22,4%	22,3%	24,7%	28,4%	32,6%	36,4%	40,7%	18,5
Todos los combustibles (3)(5)	11.644.686	12.389.609	13.012.280	13.975.579	14.698.032	14.376.975	14.469.933	13.477.155	15,7%

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

(2) Las variaciones en vehículos de gasolina o gasóleo en el periodo 1995-2000 representan la variación de las matriculaciones de los vehículos de cada tipo de combustible respecto al total. Las variaciones en el número total de vehículos representan el aumento o disminución de matriculaciones en términos absolutos. Las variaciones en el número total de vehículos representan el aumento en el número de matriculaciones en la UE-15 durante el periodo considerado.

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

(4) En lo relativo a 2002, se utilizan los datos proporcionados por los Estados miembros.

(5) La cifra total de matriculaciones que figura en el cuadro correspondiente a 2002 se basa en los datos de los Estados miembros. Se excluyen varios vehículos, por ejemplo aquéllos a los que no se puede atribuir ningún valor CO₂. Las matriculaciones totales notificadas por las asociaciones son aproximadamente 500.000 vehículos más, lo que no afecta de forma significativa al porcentaje de gasolina/diésel indicado.

Cuadro 4: Tendencias en la composición de nuevos automóviles matriculados de cada una de las asociaciones y de la UE

Según se ha indicado, todas las asociaciones declararon en su compromiso respectivo que cumplirían el objetivo final sobre todo mediante avances tecnológicos y los cambios en el mercado ligados a esos avances, que ya han contribuido efectivamente a las reducciones conseguidas hasta ahora (principalmente, gracias a la introducción de motores diésel de inyección directa de alta velocidad (High Speed Direct Injection Diesel [HDI]) y, en menor medida, la introducción de motores de gasolina de inyección directa (Gasoline Direct Injection [GDI]), la transmisión variable continua (Continuously Variable Transmission [CVT]), la elevación variable de válvulas (Variable Valve Lift [VVL]), además de otras

mejoras técnicas, así como los vehículos que funcionan con combustibles alternativos (Alternative Fuelled Vehicles [AFVs]) o de doble combustible (Dual Fuelled Vehicles [DFV]). Desde el año 2000, la ACEA y, en menor medida, la JAMA han comercializado turismos que emiten 120 g de CO₂/km o menos (cumplimiento de uno de los compromisos). La ACEA superó las 580.000 matriculaciones y la JAMA las 44.000 de este tipo de automóviles en 2002. La KAMA aún no ha comercializado estos modelos.

Respecto a los supuestos subyacentes a los compromisos, las asociaciones siguen señalando varios aspectos que consideran negativos para la adopción de medidas de reducción del CO₂ (véanse los informes conjuntos). Entre los problemas ya mencionados en el pasado, la ACEA señala la coyuntura difícil de la industria automovilística. La Comisión comparte la opinión de la ACEA de que la coyuntura en Europa ha sido morosa últimamente y que esto podría influir en las finanzas de la industria automovilística y en los consumidores. Si estas condiciones persistieran durante más tiempo, podrían afectar a las posibilidades de la industria de llevar nueva tecnología al mercado. Sin embargo, la ACEA ha confirmado que la situación económica por la que atraviesa no alterará su compromiso de cumplir su objetivo de CO₂ en 2008.

Aparte del trabajo sobre medidas fiscales (véase el capítulo VI), el estudio de 2003 (2004 en el caso de la KAMA) revestirá mayor importancia para la evolución futura de la estrategia comunitaria. Actualmente no existen requisitos legales que obliguen a la industria a alcanzar 120 g de CO₂/km para 2012 o en cualquier otra fecha pero, según el texto de los compromisos, así como de las recomendaciones de la Comisión, la ACEA y la JAMA estudiarán en 2003 *«posibilidades de reducciones suplementarias de CO₂ con miras a progresar hacia el objetivo comunitario de 120 g de CO₂/km para 2012»*. En septiembre de 2003 empezaron las consultas informales entre la ACEA y la Comisión y la JAMA y la Comisión. Tanto la ACEA como la JAMA han manifestado su intención de presentar las conclusiones de sus estudios respectivos en diciembre de 2003 a más tardar. Con independencia de estas conclusiones, en el año de referencia de 2003 (2004 en el caso de la KAMA) se compararán los resultados reales y los «intervalos de referencia estimados»²⁵ como parte del «gran estudio», que abordará, además, cuestiones relacionadas con los supuestos de los compromisos. Además, según lo dispuesto en el artículo 10 de la Decisión nº 1753/2000, los informes para los años fijados como objetivo intermedio (año de referencia 2003 para la ACEA y la JAMA, y 2004 para la KAMA) abordarán cuestiones relacionadas con las razones de las reducciones observadas. Hay que evaluar a fondo si las reducciones registradas se deben a medidas técnicas tomadas por los fabricantes o a cambios en el comportamiento de los consumidores.

4. APLICACIÓN DE LA DECISIÓN 1753/2000/CE

La denominada Decisión de «seguimiento» entró en vigor el 30 de agosto de 2000. Los datos recogidos en virtud de la misma sirvieron por primera vez en 2002 de datos oficiales para el seguimiento de los compromisos voluntarios de la industria automovilística de reducir las emisiones de CO₂ de los turismos. Todos los Estados miembros proporcionaron los datos de 2002, aunque algunos bastante tarde.

25 ACEA: 165 – 170 g CO₂/km en 2003; JAMA: 165 – 175 g CO₂/km en 2003; KAMA: 165 – 170 g CO₂/km en 2004.

Para determinar y solucionar los posibles problemas ligados a la aplicación de la Decisión la Comisión (en aplicación de los artículos 3 y 6 de la misma), se creó en 2001 un grupo de expertos. Para apoyarlo, la Comisión puso en marcha un estudio dirigidos a mejorar la transferencia de los datos y la determinación de posibles incoherencias de los datos. El grupo se ha reunido cuatro veces y ha progresado en lo que respecta a varias cuestiones metodológicas y de transferencia de datos.

Las dos primeras series de datos proporcionadas por los Estados miembros (2000 y 2001) sirvieron principalmente para comparar los datos con los aportados por los informes conjuntos de seguimiento de las asociaciones de fabricantes de automóviles. Hay que recordar que las asociaciones han utilizado en sus informes estadísticas sobre el CO₂ suministradas por la AAA (Association Auxiliaire de l'Automobile - ACEA y KAMA) o por Marketing Systems (JAMA).

Sin embargo, con los datos oficiales de la UE disponibles, existe una solución de continuidad con la última serie de datos y, a causa de las diferencias subyacentes (véase más adelante), no es correcto para añadir simplemente los datos oficiales de casi todos los últimos años a los datos históricos de las asociaciones.

Las principales soluciones de continuidad son:

Cobertura de los países: Los datos de la UE de 2002 cubren quince Estados miembros, mientras que los datos de CO₂ de la ACEA y, aparte de 2001, la KAMA, nunca han incluido a Grecia y, hasta hace poco, tampoco a Finlandia. Los datos de la JAMA cubren todos los Estados miembros.

Diferencias metodológicas: AAA y Marketing Systems enlazan las matriculaciones con su propio banco de datos de especificaciones de los vehículos, que es muy analítico y se utiliza después para las matriculaciones de todos los Estados miembros. En cuanto a los datos de la UE, cada Estado miembro tiene su propia serie de especificaciones para los vehículos, a la que se enlazan sus matriculaciones nacionales. Hay variaciones nacionales de estas características de los vehículos, lo que podría justificar las pequeñas diferencias existentes en los resultados globales y en parte de los datos más detallados de análisis de tendencias.

Diferencias en los datos sobre matriculación: Los datos oficiales de la UE parecen dejar fuera un porcentaje importante de las ventas de automóviles nuevos. En 2002, la diferencia se elevaba a alrededor de 500.000 vehículos (equivalente al 4% de las matriculaciones totales)²⁶. También hay que observar que los datos de la UE hacen caso omiso de las matriculaciones de automóviles sin datos sobre el CO₂, mientras que en el caso de los datos de las asociaciones, de no existir información relativa al CO₂ y los proveedores de datos no pudieran cubrir las lagunas de información con la ayuda de sus propios datos, esos vehículos entrarían en la categoría «desconocido».

Problema de las zonas grises: La ACEA cree que algunos Estados miembros matriculan los vehículos según el régimen fiscal (vehículo comercial o privado) y no conforme a las definiciones de categoría M1/N1. Hay que estudiar más este problema.

26 Obsérvese que esta diferencia no se traduce automáticamente en diferencias en las medias calculadas de CO₂, lo que ocurriría tan sólo si las características de los datos que faltan se desviaran sistemáticamente de las características del parque total.

Alcance de los datos: Los datos oficiales de la UE cubren (según se explica en el compromiso) las emisiones de CO₂ de los automóviles que utilizan todos los combustibles, incluidos los propulsados por combustibles alternativos. Los datos de CO₂ de las asociaciones se basan sistemáticamente en los automóviles de gasolina y diésel²⁷.

En la actualidad, la divergencia entre los datos de la UE y los de las asociaciones desde el punto de vista de la cifra media global de CO₂ sólo es algo superior al 1% en el caso de la ACEA y alrededor del 0,1% en el de la JAMA²⁸. La Comisión invitó a las asociaciones de fabricantes de automóviles a aclarar algunos de estos extremos en contacto directo entre sus proveedores de datos y las organizaciones nacionales responsables. Se trabajó algo sobre la comparabilidad de los datos en 2002/2003 pero los progresos fueron escasos por razones de coste y de confidencialidad comercial aducida por los proveedores de los datos. Se seguirá trabajando sobre la calidad de los datos y se espera que las divergencias se reduzcan a largo plazo.

5. APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA 1999/94/CE

La Directiva sobre el «etiquetado» se adoptó el 13 de diciembre de 1999; su aplicación tenía como plazo el 18 de enero de 2001. A finales de octubre de 2003, todos los Estados miembros salvo Alemania habían aplicado la Directiva. De conformidad con el artículo 226 CE, la Comisión llevó el asunto al Tribunal de Justicia, que dictó sentencia el 24/09/2003²⁹.

En 2003, se ha modificado el anexo III de la Directiva³⁰ y la Comisión ha publicado una Recomendación sobre la aplicación a «otros medios»³¹.

La Comisión aguarda ahora los informes de los Estados miembros de conformidad con el

27 Hay que señalar que el número de AFV era tan pequeño antes, y sigue siéndolo, que su peso es insignificante en el cálculo de la media de CO₂.

28 La KAMA no recogió en 2002 datos propios a efectos de seguimiento.

29 C-74/02.

30 DO L 186/34 de 25.07.2003.

31 DO L 82/33 de 29.03.2003.

artículo 9, cuyo plazo es el 31 de diciembre de 2003³², para estudiar la necesidad de otras medidas, por ejemplo cómo tratar mejor otras cuestiones aún pendientes según se indica en el artículo 9.

6. TRABAJOS SOBRE LA FISCALIDAD

6.1. Trabajos relacionados con los vehículos

En 2002, la Comisión publicó los resultados de su trabajo sobre la fiscalidad³³. Centrándose en los impuestos de matriculación (IM) y anuales de circulación (IAC), la Comisión llegó a las conclusiones siguientes:

- La fiscalidad constituye un instrumento complementario esencial para lograr el objetivo de la UE de 120 g de CO₂ en los turismos nuevos en 2005, y en 2010 como muy tarde, y contribuir al cumplimiento de los compromisos asumidos por la UE en el marco del Protocolo de Kioto.
- Los impuestos nacionales sobre los vehículos deben instaurar una relación más directa entre el nivel impositivo y las emisiones de CO₂ de cada turismo nuevo. La diferenciación de la fiscalidad de los vehículos se considera un elemento fundamental para mejorar globalmente la eficacia del consumo de combustible de los turismos nuevos. Los impuestos existentes sobre los vehículos deberían sustituirse por impuestos totalmente basados en las emisiones de CO₂ o, en su defecto, debería incorporarse un factor relativo al CO₂ en el IM y el IAC vigentes. La adición de otros factores podría también permitir tener en cuenta otros objetivos medioambientales nacionales, p. ej., la pronta introducción de las normas EURO IV.

32 El artículo 9 de la Directiva 1999/94/CE reza lo siguiente: «Cualquier modificación necesaria para adaptar los anexos de la presente Directiva deberá ser adoptada por la Comisión de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 10 y habiendo consultado a las organizaciones de consumidores y otras partes interesadas.

Como base para el proceso de adaptación, los Estados miembros deberán enviar a la Comisión, a más tardar el 31 de diciembre de 2003, un informe sobre la eficacia de las disposiciones de la presente Directiva, que abarque el período del 18 de enero de 2001 hasta el 31 de diciembre de 2002. El formato de dicho informe se establecerá con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 10, no más tarde del 18 de enero de 2001.

Además, la Comisión, con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 10, tomará las medidas para:

- a) definir más concretamente el formato de la etiqueta a la que hace referencia el artículo 3 mediante la modificación del anexo I;
- b) definir más concretamente los requisitos de la guía a la que hace referencia el artículo 4 con la intención de clasificar los modelos de turismo nuevos, haciendo posible así la confección de una lista de los modelos con arreglo a las emisiones de CO₂ y al consumo de combustible dentro de clases especificadas, incluida una clase donde aparezcan los nuevos modelos de automóviles con menor consumo de combustible;
- c) establecer recomendaciones para aplicar los principios de las disposiciones sobre impresos de promoción a que hace referencia el párrafo primero del artículo 6 a otros medios de comunicación y materiales».

Las propuestas de modificación de la Directiva, de ser necesarias, no podrán presentarse seguramente antes de 2005 y probablemente tampoco entrarían en vigor antes de 2006/2007.

33 COM(2002) 431 final.

El Parlamento Europeo acogió positivamente la Comunicación³⁴. El Consejo inició sus debates en mayo de 2003 y todavía no los ha concluido.

6.2. Trabajos relacionados con el combustible

Aunque actualmente no esté directamente relacionada con la estrategia comunitaria de reducción de las emisiones de CO₂ de los automóviles, podría ser interesante considerar la Directiva 2003/96/CE que el Consejo adoptó en octubre de 2003. Esta Directiva está reestructurando la fiscalidad comunitaria de los productos energéticos y de la electricidad. Establece unos niveles mínimos de imposición o unos niveles más altos de varios productos energéticos y ofrece incentivos al fomento del uso de productos energéticos más respetuosos con el medio ambiente. A largo plazo, esta labor podría adquirir importancia para la estrategia del CO₂ y los automóviles, por ejemplo si más coches adoptaran la electricidad o el hidrógeno como fuente de energía.

7. OTRAS MEDIDAS CONEXAS

En las conclusiones del Consejo de Medio Ambiente de 10 de octubre de 2000 se instaba a la Comisión a estudiar medidas de reducción de las emisiones en los vehículos comerciales ligeros (técnicamente iguales a los vehículos de la categoría N1³⁵) y los sistemas móviles de aire acondicionado utilizados en los turismos³⁶. En los párrafos siguientes se presenta el estado de los trabajos.

7.1. Vehículos comerciales ligeros

Los vehículos comerciales ligeros constituyen la tercera mayor categoría de emisores viales de CO₂ tras los turismos y los vehículos pesados. En el año 2000, los vehículos comerciales ligeros sumaron alrededor del 13% de las emisiones viales totales de CO₂ al emitir unas 90 Mt de CO₂. Con las tendencias actuales, se prevé que estas emisiones aumenten tanto en términos absolutos como en relativos en la próxima década³⁷.

Las normas y los procedimientos normalizados de medición de las emisiones de CO₂ son un requisito previo para estudiar, formular y aplicar decisiones políticas de reducción de las emisiones de los vehículos comerciales ligeros, por lo que la Comisión adoptó en 2001 una propuesta relativa a la medición de las emisiones del CO₂ y al consumo de combustible de los

34 Informe A5-0265/2003, adoptado por el PE el 6 de noviembre de 2003.

35 Los vehículos N1 se definen como los que se utilizan para el transporte de mercancías y tienen una masa no superior a las 3,5 toneladas.

36 El Consejo de Medio Ambiente de 10 de octubre de 2000 llegó a la conclusión siguiente: «En el ámbito de la política de transportes, el Consejo ha solicitado a la Comisión que estudie y prepare medidas en los ámbitos siguientes, teniendo en cuenta el ritmo de aumento de las emisiones procedentes del sector de los transportes, así como la necesidad de reflejar los costes sociales y ambientales de cada modo de transporte, tal y como se destacó en el informe al Consejo Europeo de Helsinki: - reducción de las emisiones de CO₂ procedentes de los vehículos, en particular medidas para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos industriales ligeros - reducción de todas las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de las instalaciones de aire acondicionado en los vehículos».

37 Cifras del año 2000. Los turismos suman unas 420 Mt y los vehículos pesados, incluidos los autobuses, unas 200 Mt. Para más detalles, véase Agencia Europea de Medio Ambiente: National and central estimates for air emissions from road transport. Technical Report 74.

vehículos comerciales ligeros³⁸. Conforme a la propuesta, el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ de estos vehículos se determinarían, a efectos de homologación, más o menos de la misma manera que en el caso de los vehículos M1 (turismos). En septiembre de 2002, esta propuesta pasó la primera lectura en el Parlamento Europeo y la Posición Común del Consejo se adoptó en septiembre de 2003. Es probable que el Parlamento Europeo acepte la Posición Común en diciembre de 2003, en cuyo caso se consideraría adoptado el acto conforme a la Posición Común.

Las enmiendas formuladas a la propuesta de la Comisión por las dos instituciones son significativas en la medida en que proponen fijar un plazo más tardío de aplicación de las mediciones obligatorias del CO₂ y del consumo de combustible: 2009, frente al plazo de 2007 de la propuesta de la Comisión. Hará falta una información completa sobre los vehículos de la clase I, incluidos los vehículos con homologación escalonada, del 1.1.2007 en adelante. Una información completa sobre vehículos de las clases II y III, incluidos los vehículos con homologación escalonada, haría falta a partir de 1.1.2009. La información sobre las cifras medidas de consumo y de CO₂ de los vehículos N1 matriculados como tales estaría disponible un año más tarde, es decir, 2008 (vehículos de la clase I) y 2010 (vehículos de las clases II y III).

El Consejo y el Parlamento Europeo también han incorporado la posibilidad de agrupar los vehículos por familias. Este agrupamiento, sumado a la regla de exención del 6%³⁹, tiene repercusiones poco claras en la exactitud de los valores de CO₂ y del consumo de combustible notificados finalmente de un tipo concreto de vehículo, versión o variante, por lo que una enmienda pide a la Comisión que examine en un plazo de dos años desde la entrada en vigor de la Directiva las repercusiones del concepto de «agrupamiento» y de parte de las demás enmiendas al efecto de presentar, si procede, medidas de adaptación de la Directiva al progreso técnico.

La Comisión ha efectuado hace poco un estudio inicial sobre las posibilidades de reducción de las emisiones de CO₂ y la formulación de políticas sobre los vehículos comerciales ligeros en el periodo comprendido entre 2005 y 2015 con la estrecha colaboración de las partes interesadas. Los resultados de ese estudio ya están disponibles⁴⁰. Las conclusiones principales son:

Mercado de N1: Se calcula que hay unos 20 millones de vehículos comerciales ligeros N1 en el mercado. Ha habido un crecimiento constante de vehículos nuevos N1 matriculados desde poco más de un millón en 1995 a más de 1,5 millones en 2000. La ACEA tiene una cuota de mercado de alrededor del 90% de los vehículos N1, la JAMA aproximadamente 6-8%, y la KAMA, casi todo el 2-4% restante. Los motores diésel dominan la mayoría el mercado de vehículos N1 con una penetración aproximada del 95% de las nuevas ventas.

38 Propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifican las Directivas del Consejo 70/156/CEE y 80/1268/CEE en lo relativo a las mediciones de emisiones de dióxido de carbono y consumo de combustible de los vehículos N1. COM(2001) 543 final.

39 Según el punto 11.1 del anexo I del proyecto de modificación, la homologación se puede ampliar a los vehículos del mismo tipo o de un tipo distinto desde el punto de vista de las características de la masa de referencia, de la masa máxima autorizada, de las relaciones de transmisión globales y de los equipos y accesorios del motor si las emisiones de CO₂ medidas por el servicio de inspección técnica no exceden en un 6% del valor de homologación de los vehículos de la categoría N1.

40 «Preparation of measures to reduce CO₂ emissions from N1 vehicles», estudio realizado por RAND Europe, Institut für das Kraftfahrwesen Aachen, Transport&Mobility Leuven.

Tendencias futuras del mercado previstas: Se prevé que las ventas de vehículos N1 en la UE aumenten anualmente un 2%. Sigue reinando la incertidumbre sobre la cuota futura de las distintas subclases. El mantenimiento de la tendencia observada de 1995 a 2000 aumentaría aún más la cuota de las clases II y III.

Evolución de las emisiones de CO₂: Como las emisiones de CO₂ de los vehículos N1 no se incluyen todavía en los procedimientos de ensayo de la UE, no existen bases de datos fidedignas. Por consiguiente, y según el estudio, sólo hay algunas estimaciones de una gran variedad de fuentes. Las estimaciones indican que las emisiones específicas de CO₂ de los vehículos N1 nuevos han disminuido estos últimos años. A este respecto, debería considerarse que las hipótesis de AUTO OIL II⁴¹ prevén una reducción anual de las emisiones específicas de CO₂ de los vehículos N1 de aproximadamente un 1,2 %. En aquella época, la industria automovilística aprobó esta cifra, que puede considerarse actualmente el mejor indicador de las expectativas de futuro desarrollo tecnológico. Como comparación, la cifra anual requerida de reducción del CO₂ de los turismos en virtud de los compromisos sobre el CO₂ es de alrededor del 1,9 %. En cuanto a las emisiones futuras de CO₂, las estimaciones indican que, de quedar las cosas como están y mantenerse las cuotas de mercado de las tres subclases, es probable que las emisiones de los vehículos N1 nuevos aumenten de aproximadamente un 9500 Kt en 2005 a 11500 Kt en 2015.

Elementos impulsores del mercado: Según los fabricantes, las prioridades de los clientes al comprar vehículos N1 se ordenan como sigue: coste de compra, funcionalidad, solidez, seguridad y dinámica. Como el ahorro debido a la mejor eficacia del combustible es una parte relativamente pequeña de los costes totales de compra, no es probable que desempeñe el papel protagonista en la toma de decisiones ni de los clientes ni de los fabricantes.

Soluciones tecnológicas: Se dispone actualmente de un gran número de tecnologías que podrían reducir el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ de los vehículos N1 (véase el cuadro 5). Mientras que las cifras de ahorro de CO₂ se consideran muy fidedignas, las estimaciones de costes son menos seguras. Se basan en un examen de folletos informativos sobre los costes al consumidor final. Es lógico suponer que los costes reales a los fabricantes son considerablemente más bajos. Por regla general, se estima que los precios de coste son entre 2 y 3 veces más bajos que los precios al consumo final. Sin embargo, los costes reales al consumo final dependen en definitiva de la competencia y la comercialización constituyen así un factor importante para los fabricantes.

41 COM(2002) 626 final.

<u>Solución tecnológica</u>	<u>Ahorro de CO₂</u>	<u>Coste estimado, expresado en precios al consumo</u>
<ul style="list-style-type: none"> ■ Motor <ul style="list-style-type: none"> ■ Sistema de inyección ■ Distribución ■ Sistemas de control de los gases de escape ■ Turbocompresión, redimensionamiento ■ Híbrido ■ Combustible <ul style="list-style-type: none"> ■ Combustibles alternativos ■ Gestión de la energía <ul style="list-style-type: none"> ■ Accesorios ■ Arranque/generador ■ Tracción <ul style="list-style-type: none"> ■ Concepto de transmisión ■ Automatización de la tracción ■ Carrocería/bastidor <ul style="list-style-type: none"> ■ Optimización de la aerodinámica ■ Optimización de la resistencia a la rodadura ■ Diseño ligero 	<ul style="list-style-type: none"> - 15% a - 20% - 10% a - 15% + 2% - 25% (clase 1) - 11% a - 20% - 10% a - 19% - 1% a - 2% - 6% a - 30% - 3% a - 18% - 3% a - 15% - 4% - 2% - 4% a - 7% 	<ul style="list-style-type: none"> + 700€ + 1000€ + 250€ + 100€ a 3.500€ + 20% coste del motor + 2500€ a + 7000€ + 1500€ + 50€ + 1000€ + 260€ + 900€ + 100€ + 1500€ + 100€ + 1600€

Cuadro 5: Posibles ahorros de CO₂ en 2010 y costes tecnológicos estimados, expresados en precios al consumo

Cálculos hipotéticos: Partiendo de las opciones y los costes tecnológicos reconocidos, el estudio formula dos hipótesis, una realista y otra óptima, para valorar la evaluación futura de las emisiones de CO₂ y los costes específicos anexos⁴². El cuadro 6 indica los resultados de estas investigaciones. Si las opciones tecnológicas realistas se aplicaran en todos los automóviles vendidos en 2005, las emisiones de CO₂ se reducirían en un 6,7%, de 9550 Kt a 8910 Kt. Si se aplicaran las opciones tecnológicas óptimas, la reducción sería del 13,3 %. En 2010, las cifras serían 11,3% y 23,1%, respectivamente, y, en 2015, 22,8% y 28,5%. Todas estas cifras de reducción corresponden a una hipótesis de situación sin cambios. Hay que señalar que las reducciones anuales supuestas en la «hipótesis realista» son muy parecidas al índice de reducción incluido en AUTO OIL II, lo que significa que coinciden con las expectativas tecnológicas futuras de los grupos de expertos de AUTO OIL II.

42 El grupo de estudio estimó las emisiones de CO₂ de la base de referencia en 2005, 2010 y 2015 utilizando el modelo TREMOVE. Primero estimaron las cantidades del parque de NI totales y nuevos y a continuación, las emisiones de CO₂ de los vehículos nuevos por clases. Las diversas posibilidades tecnológicas se evaluaron a partir de esas estimaciones. La base de referencia de las emisiones de CO₂ se funda en la extrapolación del parque y las tecnologías actuales. Se estima que los kilómetros medios recorridos sólo aumentarán ligeramente de 19.738 en el año 2000 a 20.016 km en 2015. Por último, se calcularon las reducciones de las emisiones del CO₂ ligadas a las diversas hipótesis.

Hipótesis de un mercado sin cambios		2005	2010	2015
Base de referencia	CO ₂ total de vehículos comerciales ligeros nuevos (Kt)	9.550	9.818	11.463 **
«Hipótesis realista»	CO ₂ total de vehículos comerciales ligeros nuevos (Kt)	8.910	8.704	8.848
	Costes de reducción (EURO/tonelada)*	-18	5	14
«Hipótesis óptima»	CO ₂ total de vehículos comerciales ligeros nuevos (Kt)	8.280	7.558	8.196
	Costes de reducción (EURO/tonelada)*	-8	54	52

* Los costes de reducción incluyen los costes de inversión (véase el cuadro 5) y el ahorro de combustible, teniendo en cuenta los precios futuros estimados del combustible.

** Nota: el aumento de las emisiones de 2010 a 2015 se debe al aumento previsto del número de vehículos nuevos NI en este plazo.

Cuadro 6: Emisiones de CO₂ y costes de reducción específicos anualizados en 2005, 2010 y 2015 según ambas hipótesis, teniendo en cuenta los costes de inversión y los ahorros de combustible

Consideraciones de rentabilidad: Según este estudio, un análisis de las dos opciones tecnológicas indica que las cifras de rentabilidad oscilan entre un ahorro de 18 euros por tonelada reducida y un coste de aproximadamente 54 euros por tonelada reducida, dependiendo de la hipótesis. El cuadro 6 lo indica con más detalle, basándose en los costes al consumo del cuadro 5. A efectos de comparación, una cifra de referencia de entre 20 y 50 euros por tonelada aparece en el Programa Europeo sobre el Cambio Climático como indicador de la rentabilidad^{43,44}.

Los costes específicos dependen, entre otras cosas, de la clase de vehículo. Las medidas más rentables son las aplicadas en los vehículos de la clase I, seguidos por la combinación de tecnologías aplicadas en las clases I y II. En algunas hipótesis, especialmente con las medidas más rigurosas que está previsto tomar en 2010 y 2015 en las subclases II y III, los costes superarían algo los 50 euros por tonelada menos.

El trabajo sobre los vehículos NI es poco concluyente y todavía no se ha terminado. Es demasiado pronto para presentar posibles políticas finales.

43 Una característica común de los diversos grupos de trabajo PECC ha sido la determinación de un criterio «inferior a los 20€/t CO₂eq» e «inferior a los 50€/t CO₂eq» como referencia de la evaluación de la rentabilidad de cada posible medida. Sin embargo, hay que señalar que el criterio del coste PECC sólo se utiliza en las mediciones del primer período de compromiso. En el caso de la tecnología que se introducirá en 2015, las futuras evaluaciones de la rentabilidad podrían llegar a conclusiones distintas.

44 Informe PECC de marzo de 2003. Sin embargo, las cifras de 20 a 50 euros/tonelada no deberían considerarse un límite riguroso sino que, teniendo en cuenta las incertidumbres relacionadas con la aplicación concreta, dan una indicación general de la rentabilidad de una medida determinada, mientras que hay que atender también a otras consideraciones (por ejemplo, los beneficios ligados a la seguridad del abastecimiento, a otros temas medioambientales o al largo plazo). Otros criterios comunes de evaluación y comparación intersectoriales de las medidas eran el calendario de ejecución y las repercusiones en otros ámbitos políticos; véase el segundo informe provisional PECC, «¿Podemos cumplir nuestros objetivos de Kioto?».

Sin embargo, en vista de las conclusiones a que se ha llegado hasta ahora, la Comisión está estudiando medidas, entre las que se cuentan las siguientes:

- La introducción de requisitos de etiquetado similares a los aplicados en los vehículos M1 (véase la Directiva 1999/94/CE).
- El seguimiento de las tendencias de las emisiones de los vehículos N1 (véase la Decisión 1753/2000/CE).
- Medidas de reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos N1.

La coordinación de la aplicación de estas medidas dependerá del resultado de los debates en el Consejo y el Parlamento Europeo sobre las enmiendas propuestas a la Directiva 80/1268/CEE y de las conclusiones de más estudios adicionales que se llevarán a cabo en los próximos años.

Las medidas de reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros sólo podrán considerarse cuando dispongamos de datos completos y fidedignos sobre las emisiones, medidas conforme a la propuesta sobre la medición de las emisiones de CO₂ y del consumo de combustible de los vehículos comerciales ligeros.

Para conseguir más información sobre estos temas, la Comisión ha decidido poner en marcha un estudio complementario centrado en:

- i La medición, de conformidad con la Directiva modificada 80/1268/CEE, del consumo de combustible y de las emisiones de CO₂ de un número representativo de vehículos comerciales ligeros.
- ii El tratamiento de las cuestiones indicadas por el Consejo y el Parlamento Europeo en el artículo 3⁴⁵ de la Directiva modificada 80/1268/CEE como aplicables a los vehículos de la categoría N1.
- iii Mayor elaboración de la evaluación de las posibles políticas de reducción de las emisiones de esta categoría o de sus subclases, incluso en los países candidatos.

Las conclusiones de este estudio se conocerán a finales de 2004.

7.2. Equipos móviles de aire acondicionado

La Comisión ha empezado a trabajar sobre los equipos móviles de aire acondicionado centrándose en las posibles posibilidades (i) de medición y, de ser posible, de reducción del consumo suplementario de combustible y las emisiones conexas de CO₂, y (ii) de reducción de las emisiones de refrigerante (HFC-134a). Ambas actividades forman parte del Programa

45 Este nuevo proyecto de artículo dispone que la Comisión, a más tardar dos años después de la entrada en vigor de la Directiva:

- a) presente un estudio sobre las posibilidades de obtener datos representativas de las emisiones de CO₂ y del consumo de combustible de los vehículos secuenciales acabados y de los vehículos cuyas emisiones se midan conforme a la Directiva 88/77/CEE para tener en cuenta los aspectos de «rentabilidad» de estas medidas
- b) presente una evaluación del concepto de vehículo familiar introducido en la Directiva
- c) si procede, presente un proyecto de disposiciones sobre la adaptación de la Directiva al progreso técnico al Comité creado en virtud del artículo 13 de la Directiva 70/156/CEE.

Europeo sobre el Cambio Climático⁴⁶. Los resultados del trabajo sobre el refrigerante se presentan en otro documento⁴⁷.

Respecto al consumo de combustible, existen cada vez más pruebas de que el uso de equipos de aire acondicionado en los turismos podía aumentar apreciablemente las emisiones de CO₂. Se trata de una fuente no cubierta por la legislación vigente sobre la medición del consumo de combustible y de las emisiones de CO₂ y no le afectan por tanto los compromisos de la industria automovilística⁴⁸. Se estima que las emisiones adicionales oscilan entre un 3 y un 8%⁴⁹. Además, parece existir la posibilidad de reducir en alrededor del 50 % el efecto en el consumo de combustible del uso de estos equipos.

Una vez más, un requisito previo al estudio de las repercusiones del uso de equipos de aire acondicionado son procedimientos de análisis fiables. Por consiguiente, la Comisión aspira a concluir el trabajo lo antes posible, esforzándose al tiempo por elaborar procedimientos de análisis armonizados internacionalmente, cuando proceda.

8. CONCLUSIONES

La estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ de los turismos y aumentar del ahorro de combustible tiene por objeto alcanzar una cifra concreta media de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos matriculados en la Comunidad de 120 g de CO₂/km en 2005, y en 2010 como muy tarde. El valor específico del CO₂/km alcanzado en el año civil de 2002 fue de 166 g de CO₂/km⁵⁰, frente a los 186 g de CO₂/km en 1995, el año de referencia de la estrategia comunitaria. Si bien es poco probable que se alcance el objetivo de 120 g de CO₂/km ya en 2005, sigue siendo realista cumplir el objetivo para 2010 si se toman las medidas necesarias y no se escatiman esfuerzos. Es importante que la ACEA y la JAMA cumplan pronto su objetivo intermedio fijado para 2003.

Parece claro que será necesario aplicar los tres pilares de la estrategia para cumplir el objetivo global. La Comunicación de la Comisión hecha pública hace poco sobre la fiscalidad de los turismos presenta, entre otras cosas, diversos regímenes fiscales posibles que pueden apoyar la estrategia comunitaria de reducción de las emisiones de CO₂. Además, revestirán gran importancia las conclusiones del estudio⁵¹ de 2003 sobre las posibilidades de más reducciones de CO₂ por las asociaciones de fabricantes con miras a progresar hacia el objetivo de la Comunidad de 120 g de CO₂/km en 2012.

46 COM(2001) 580 final.

47 COM(2003) 492 final.

48 Los compromisos especifican que las emisiones de CO₂ de los automóviles nuevos se medirán conforme a la Directiva 93/116/CE, que es la base sobre la que se fijaron los objetivos. Este ensayo no incluye el uso de equipos de aire acondicionado. En cualquier caso habrá que tener en cuenta los cambios en el procedimiento de ensayo, como ocurrió por última vez con la Directiva 99/100/CE, en el seguimiento de los compromisos del CO₂ mediante la corrección de las emisiones de CO₂ medidas para ajustarlas al procedimiento 93/116/CE. La última corrección efectuada es el ajuste del 0,7% mencionado en la nota del cuadro 2.

49 «Options to Reduce Greenhouse Gas Emissions due to Mobile Air Conditioning - Summary of the discussions» de la «cumbre MAC» celebrada en Bruselas los días 10 y 11/febrero de 2003. (véase <http://europa.eu.int/comm/environment/air/mac2003/pdf/macsummitdiscussion.pdf>)

50 Cifra basada en datos oficiales de la UE.

51 2003 (ACEA y JAMA) y 2004 (KAMA).

El cumplimiento de los compromisos de la industria automovilística progresa satisfactoriamente. Sin embargo, para alcanzar el objetivo final de los compromisos (140 g de CO₂/km), las tres asociaciones tienen que intensificar en mayor o menor medida sus esfuerzos. A juzgar por los informes conjuntos, la Comisión no tiene motivos para creer que la ACEA y la JAMA no estarán a la altura de sus compromisos respectivos. En cuanto a la KAMA, las preocupaciones están justificadas. La KAMA tendrá que esforzarse mucho más si quiere cumplir su objetivo intermedio para 2004, tal como se le ha señalado. La KAMA ha reiterado su determinación de cumplir los objetivos asumidos.

La aplicación de la Directiva 1999/94 y de la Decisión 1753/2000 ha avanzado a buen ritmo y está casi completa.

La Comisión sigue trabajando sobre las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros y ha empezado a trabajar sobre las emisiones de CO₂ causadas por el uso de equipos móviles de aire acondicionado.