



Bruselas, 31.5.2017  
SWD(2017) 189 final

**DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN**

**RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO**

*que acompaña al documento*

**Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo**

**sobre la monitorización y la notificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos**

{COM(2017) 279 final}

{SWD(2017) 188 final}

<b>Ficha resumen</b>
Evaluación de impacto de la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la monitorización y la notificación de las emisiones de CO <sub>2</sub> y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos
<b>A. Necesidad de actuar</b>
<b>¿Por qué? ¿Cuál es el problema que se afronta?</b>
Hasta ahora, las emisiones de dióxido de carbono (CO <sub>2</sub> ) y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos comercializados en la UE no han sido objeto de monitorización ni de notificación. Esta laguna de conocimientos da lugar a: 1) oportunidades perdidas para elaborar políticas que reduzcan los gastos de combustible de los transportistas, que son en su mayoría pymes; 2) una competencia cada vez más fuerte para los fabricantes de vehículos; 3) problemas con las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) que impiden que los vehículos pesados puedan contribuir a los objetivos de reducción de emisiones de GEI de la UE.
<b>¿Cuál es el objetivo que se espera alcanzar con esta iniciativa?</b>
La monitorización y la notificación del consumo de combustible y de las emisiones de CO <sub>2</sub> de los vehículos pesados podrían resolver las deficiencias del mercado, aumentando la transparencia y colmando la laguna de conocimientos con datos sólidos y comparables. Permitirían asimismo tomar decisiones de compra con conocimiento de causa y fomentar la competitividad y el desarrollo de políticas racionales, promoviendo así la generalización de vehículos más eficientes.
<b>¿Cuál es el valor añadido de la actuación a nivel de la UE?</b>
Si existieran distintos sistemas de monitorización nacionales, los datos no serían comparables ni completos. Ello daría lugar a una fragmentación y una pérdida de transparencia del mercado de la UE. En su lugar, una base de datos común pondría los datos de la monitorización a disposición de compradores y responsables políticos a nivel de la UE y de los Estados miembros.
<b>B. Soluciones</b>
<b>¿Qué opciones legislativas y no legislativas se han estudiado? ¿Existe o no una opción preferida? ¿Por qué?</b>
Con la entrada en vigor del Reglamento de certificación, las emisiones de CO <sub>2</sub> y el consumo de combustible de los camiones nuevos tendrán que calcularse con la herramienta de simulación VECTO. Se ha examinado una serie de opciones sobre la conveniencia y la manera de monitorizar y notificar esos datos a nivel de la UE. La opción de referencia es no tomar ninguna medida a nivel de la UE. Las opciones legislativas analizadas fueron las siguientes: 1) notificación por parte de las autoridades nacionales; 2) notificación por parte de los fabricantes; y 3) notificación tanto por parte de las autoridades nacionales como de los fabricantes.
La opción 3 es la opción preferida. Es la más eficaz, especialmente porque garantiza la digitalización del flujo de información y proporciona una cobertura de los datos a nivel nacional y de la UE y, además, su coste administrativo es modesto.
<b>¿Quién apoya cada opción?</b>
El apoyo por parte de las organizaciones profesionales, empresas privadas, organizaciones de la sociedad civil y autoridades públicas está dividido entre las opciones 1 y 3. La opción 3 también es la preferida por los particulares y las organizaciones internacionales y está respaldada por la mayoría de las partes interesadas. La opción 2 cuenta con el apoyo de algunas organizaciones profesionales.

<b>C. Repercusiones de la opción preferida</b>
<b>¿Cuáles son las ventajas de la opción preferida (de haberla; si no, de las principales)?</b>
<p>Es probable que la opción elegida impulse la competencia para producir vehículos más energéticamente eficientes, así como incentivos a la innovación. Se espera que los efectos de una flota más energéticamente eficiente se extiendan, al menos en parte, a la mayoría de los sectores de la economía de la UE: unos gastos más bajos de combustible harían bajar los precios del transporte, reduciendo así los costes de otros sectores y, en último término, beneficiando a los consumidores de la UE.</p> <p>Se prevé que también haya repercusiones positivas para el empleo a medio/largo plazo. La mejora adicional de la eficiencia de los vehículos adquiridos debe dar lugar a una reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>. Se espera lograr reducciones favorables pero solo insignificantes de las emisiones de otros gases.</p>
<b>¿Cuáles son los costes de la opción preferida (de haberla; si no, de las principales)?</b>
<p>Los únicos costes económicos son costes administrativos. Se espera que sean insignificantes: alrededor de 1 EUR por vehículo.</p>
<b>¿Cómo se verán afectadas las empresas, las pymes y las microempresas?</b>
<p>La mayoría de las empresas de transporte de la UE son pymes que explotan solo un pequeño número de vehículos. Se espera que la monitorización sea positiva para esas empresas. El hecho de que haya más transparencia sobre el comportamiento de los vehículos pesados en cuanto a consumo de combustible permitirá tomar decisiones de compra con más conocimiento de causa para ahorrar combustible.</p>
<b>¿Habrá repercusiones significativas en los presupuestos y las administraciones nacionales?</b>
<p>Además de los costes administrativos de unos 3 500 EUR al año, se espera que los Estados miembros se beneficien de la disponibilidad de los datos de monitorización de los vehículos pesados para elaborar políticas que fomenten la reducción de las emisiones, por ejemplo con impuestos específicos o sistemas de incentivos, como la tarificación vial y la contratación pública.</p>
<b>¿Habrá otras repercusiones significativas?</b>
<p>La competitividad y la repercusión internacional se espera que sean positivas a medio y largo plazo.</p>
<b>D. Seguimiento</b>
<b>¿Cuándo se revisará la política?</b>
<p>Tras un período de aplicación de 5 años.</p>