



COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 21.5.2014
COM(2014) 285 final

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

**Estrategia para reducir el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ de los
vehículos pesados**

{SWD(2014) 159 final}
{SWD(2014) 160 final}

1. INTRODUCCIÓN

La Hoja de ruta hacia una economía hipocarbónica competitiva en 2050¹ y el Libro Blanco del transporte² de la Comisión indican que el sector del transporte debe reducir sus emisiones de CO₂ en un 60 % aproximadamente de aquí a 2050 respecto a su nivel de 1990. En 2030, a fin de apoyar los objetivos del marco político en materia de clima para 2030³ propuesto recientemente, la meta para el transporte será reducir las emisiones de gases de efecto invernadero alrededor del 20 % por debajo de su nivel de 2008. Durante el período comprendido entre 1990 y 2007, las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte por carretera aumentaron en un 29 %, pero desde entonces han descendido debido a los elevados precios del petróleo, el aumento de la eficiencia de los turismos y el crecimiento más lento de la movilidad (un 6 % entre 2007 y 2011)⁴.

Se estima que aproximadamente una cuarta parte⁵ de las emisiones de CO₂ del transporte por carretera se debe a los vehículos pesados. Dado el incremento de los volúmenes de transporte de mercancías de la UE, esas emisiones fueron aumentando hasta el comienzo de la crisis económica. En vista de su tamaño absoluto, tendencia y porcentaje relativo, deben controlarse las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados para cumplir los objetivos del Libro Blanco del transporte.

Las emisiones de CO₂ de los turismos y vehículos comerciales ligeros se miden y controlan con arreglo a la legislación existente en materia de homologación. Las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados, sin embargo, no se miden de forma estandarizada en la UE. Ello reduce la transparencia en el mercado de la UE. Por el contrario, Japón, EE.UU. y Canadá ya han legislado al respecto, y China está tomando medidas para medir y controlar las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados. Esto puede afectar a la competitividad relativa de las empresas de fabricación de vehículos pesados en esas distintas regiones, así como a las empresas que dependen del transporte en vehículos pesados. Teniendo en cuenta lo anterior, es importante que la UE tome medidas respecto al consumo de combustible y las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados para la competitividad de la Unión.

A la vista de estas consideraciones, en junio de 2007, el Consejo invitó a la Comisión a «desarrollar y aplicar medidas e instrumentos políticos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero producidas por dichos vehículos»⁶. La Comisión, en su Comunicación de abril de 2010 «Una estrategia europea sobre vehículos limpios y energéticamente eficientes»⁷, anunció que iba a proponer una estrategia centrada en el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados.

El objetivo de la estrategia es frenar las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados de una manera rentable y proporcionada para las partes interesadas y para la sociedad. Debe ofrecer a los interesados un marco político claro y coherente e indicar la evolución legislativa probable, con el fin de facilitar la toma de decisiones y la planificación de la inversión.

1 COM(2011) 0112 final.

2 «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible», COM(2011) 144 final.

3 http://ec.europa.eu/clima/policies/2030/documentation_en.htm

4 Fuente: Agencia Europea de Medio Ambiente

5 Estimada en un 26,6 % de las emisiones totales de GEI de la UE por AEA-Ricardo en «*Lot1*» *Report, Reduction and Testing of GHG emissions from Heavy Duty Vehicles*, febrero de 2011, p. 170. Puede consultarse en:

6 http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/ec_hdv_ghg_strategy_en.pdf

7 <http://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=ES&f=ST%2011483%202007%20INIT> .

COM(2010) 186 final, p. 6.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0186:FIN:ES:PDF> .

2. NECESIDAD DE ADOPTAR MEDIDAS PARA REDUCIR EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE Y LAS EMISIONES DE CO₂ DE LOS VEHÍCULOS PESADOS

2.1. Las tendencias de las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados son insostenibles

Desde mediados de los años noventa y hasta el comienzo de la crisis económica, el transporte de mercancías en vehículos pesados se incrementó de forma constante impulsado por el crecimiento del PIB, mientras que el transporte de pasajeros en vehículos pesados se mantuvo prácticamente constante. Esas tendencias, junto con un consumo de combustible de los vehículos estable, dieron lugar a un aumento de las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados. Se estima que, entre 1990 y 2010, las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados crecieron en torno a un 36 %, a pesar de la crisis económica de 2008-2009, que interrumpió el aumento constante observado anteriormente⁸.

Se prevé que la actividad total de transporte crezca en los próximos 40 años, pero la reducción del consumo de combustible mitigará en parte este efecto en las emisiones de CO₂. De acuerdo con las tendencias y las políticas actuales, se calcula que las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados permanezcan estables y, por tanto, sean alrededor de un 35 % superiores a su nivel de 1990 en 2030 y 2050. Esto no puede considerarse compatible con las políticas de la UE de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero ni con el objetivo del Libro Blanco del transporte de reducir las emisiones del transporte de la UE en un 60 % de aquí a 2050 en comparación con los niveles de 1990.

2.2. La tecnología puede reducir el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados

Se pueden reducir de manera significativa el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados mediante mejoras técnicas del motor (incluida la recuperación de calor), la transmisión, la aerodinámica, los neumáticos y sistemas auxiliares, así como el aligeramiento del peso. Según demuestra un trabajo analítico reciente⁹, gracias al empleo de tecnología punta en los vehículos se pueden conseguir reducciones rentables de un 35 % aproximadamente de las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados nuevos. Un menor consumo de combustible resulta rentable tanto para los operadores de transporte como para la sociedad.

Por otra parte, la eficiencia puede reforzarse mejorando la gestión del parque de vehículos, la formación de los conductores, el mantenimiento de los vehículos y la gestión de la capacidad gracias a los sistemas de transporte inteligentes (STI).

2.3. Lagunas de conocimiento y barreras de mercado que deben abordarse

A pesar de la importancia económica del consumo de combustible, las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados no son objeto de medición ni de notificación¹⁰. La consiguiente falta de conocimientos al respecto reduce la transparencia de mercado y dificulta considerablemente la comercialización de vehículos pesados que sean eficientes y emitan menos CO₂. Subsanan esta laguna de conocimientos es un paso necesario para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados.

⁸ Fuente: Base de datos Odyssee-Mure, disponible en: <http://www.odyssee-mure.eu/>

⁹ Estudio elaborado por CE Delft, *Marginal Abatement Cost Curves for HDVs*, 2012, http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/docs/hdv_2012_co2_abatement_cost_curves_en.pdf

¹⁰ La única normativa de la UE que regula las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados es la futura medición de las emisiones de CO₂ de los motores de conformidad con el Reglamento (CE) n° 595/2009 (Euro VI), que entra en vigor en 2014.

Un estudio reciente¹¹ sugiere una serie de explicaciones plausibles de la falta de utilización de tecnologías rentables de ahorro de combustible en los vehículos pesados nuevos. Esas barreras de mercado adoptan diferentes formas:

- a pesar de que la eficiencia en el consumo de combustible es el principal criterio de compra para las empresas de transporte a la hora de adquirir un nuevo vehículo, la falta de utilización de tecnologías de ahorro de combustible está relacionada con el proceso de compra donde pocas empresas de transporte disponen de datos para evaluar tecnologías o comparar vehículos,
- aunque los fabricantes ofrecen tecnologías de ahorro de combustible con carácter facultativo, no las proporcionan como equipamiento de serie en los vehículos de base,
- los operadores de vehículos pesados parecen depreciar los vehículos de más de tres años, lo que está muy por debajo de la duración media estimada de un vehículo pesado, es decir, once años,
- la falta de acceso a la financiación,
- la «división de incentivos», es decir, cuando el comprador del vehículo, por ejemplo una empresa de arrendamiento, no se beneficia del ahorro de combustible, sino que lo obtiene el operador de transporte.

Aunque conscientes de las principales tecnologías de ahorro de combustible existentes que mejoran el rendimiento de los vehículos pesados, los operadores de transporte, dada la falta de conocimientos, no pueden comparar las prestaciones de diversos vehículos nuevos y, por tanto, no están en condiciones de solicitar la inclusión de tecnologías rentables en los vehículos nuevos.

2.4. Otros países ya han actuado al respecto

En contraste con la falta de legislación en la UE, otros países ya han tomado medidas. En 2007 Japón introdujo legislación sobre el consumo de combustible de los vehículos pesados. Los Estados Unidos regularon en 2011 las emisiones de CO₂ y, en 2012 lo hizo Canadá. La legislación estadounidense y canadiense se centra en las emisiones de CO₂ de los motores y de cabina y bastidor, y se aplica mediante valores de eficacia y declaraciones de los fabricantes simplificados. Los Estados Unidos están preparando actualmente legislación más ambiciosa, centrada en la medición de las emisiones de los vehículos en su conjunto.

2.5. La acción beneficiaría a la economía de la UE

Los fabricantes europeos ocupan una posición dominante en el mercado mundial de vehículos pesados, que representa más del 40 % de la producción mundial total¹². Mientras que la balanza comercial de los vehículos pesados de la UE es positiva, con un superávit significativo, esto no refleja plenamente la posición de fuerza de la industria de la UE, ya que la mayor parte de la producción de los fabricantes de la UE dirigida a los mercados extranjeros se produce fuera de Europa. Dado que el consumo de combustible es un parámetro de compra clave, posibilitar inversiones para seguir mejorando el ahorro de combustible contribuirá a la competitividad de esos fabricantes.

11 Estudio elaborado por CE Delft; *Market barriers to increased efficiency in the European on-road freight sector*; 2012; <http://www.theicct.org/market-barriers-increased-efficiency-european-road-freight-sector>

12 Fuente: Informe de AEA-Ricardo, disponible en: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/docs/ec_hdv_ghg_strategy_en.pdf, en particular páginas 26 y 27, basado en estadísticas facilitadas por la Organización Internacional de Fabricantes de Automóviles (OICA).

Si bien la producción de vehículos pesados con base en la UE representa una proporción inferior a nivel mundial (entre el 12 y el 14 %), el papel señalizador de las normas de la UE a nivel internacional puede ser considerable, como lo demuestran claramente las normas EURO respecto a las emisiones contaminantes, adoptadas por muchos otros países, en particular China, India, Rusia e Indonesia.

Sin una acción por parte de la UE, se perderían oportunidades rentables de reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados y de contribuir a la reducción de las emisiones de CO₂ de la UE en general. La industria manufacturera de la UE podría no beneficiarse de las economías de escala derivadas del desarrollo y la implantación de nuevas tecnologías de reducción de emisiones de CO₂, debilitando así su posición competitiva en el mercado mundial. Las empresas de la UE dependen de los vehículos pesados para una gran parte de su transporte. Una reducción rentable del consumo de combustible de los vehículos pesados garantizará un nivel de ambición asequible para los operadores de transporte y los usuarios finales, mejorará la competitividad de esas empresas y reducirá las importaciones de energía.

Si bien ya se han adoptado o se han establecido iniciativas a nivel de la UE en ámbitos tales como el diseño de los vehículos, la gestión de las operaciones de transporte, la internalización de los costes externos, la descarbonación de los combustibles y la toma de decisiones sobre la adquisición de vehículos, se requiere una estrategia general de la UE para frenar las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados. De este modo se brindará a la industria previsibilidad sobre el futuro marco reglamentario de la UE en este ámbito.

3. UNA ESTRATEGIA DE LA UE PARA REDUCIR EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE Y LAS EMISIONES DE CO₂ DE LOS VEHÍCULOS PESADOS

Los principales factores que determinan las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible son la *demandas del transporte*, vinculada a la actividad económica, la *distribución entre modos de transporte*, entre la carretera, el ferrocarril, el transporte aéreo y las vías navegables, la *intensidad de GEI de los combustibles*, la *eficiencia energética de los vehículos* y el *funcionamiento del parque de vehículos pesados*. Aunque la presente estrategia no aborda el problema de la demanda global de transporte, una estrategia general para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados tiene que afrontar los demás factores determinantes.

3.1. Reforzar las políticas de la UE destinadas a reducir el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados

La UE ya ha tomado medidas para abordar directa o indirectamente numerosos factores relacionados con las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados:

- El *cambio modal* es una dimensión clave de la política de transporte de la UE, que apoya la intermodalidad. El proyecto de orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte¹³ establece criterios de mitigación del cambio climático en la programación de los fondos de la UE para infraestructuras nuevas. Esas políticas deberían traducirse en una lenta inversión de la tendencia que ha dado lugar a una creciente proporción del transporte por carretera.
- Las *medidas para reducir la intensidad de los gases de efecto invernadero (GEI) de los combustibles* han conducido a los combustibles alternativos, que representan aproximadamente el 6 %¹⁴ (2010) del consumo de energía en el sector de los

13 COM(2011) 650 final, cuya adopción está prevista para mediados de 2013.

14 Fuente: Eurostat.

transportes por carretera. La legislación vigente¹⁵ tiene por objeto favorecer el uso de combustibles con menos emisiones de GEI y de energías renovables en el transporte y, en este sentido, ha fijado objetivos cuantitativos, actualmente en estudio¹⁶. La reciente iniciativa «Energía limpia para el transporte» y la revisión de las orientaciones RTE-T, con el apoyo del Mecanismo «Conectar Europa», promueven el desarrollo de una infraestructura para los combustibles alternativos y un mayor uso del gas natural y el biometano para los vehículos pesados^{17,18,19}. La Comisión ha propuesto²⁰ asimismo una revisión de la «Directiva sobre fiscalidad de la energía»²¹, que reestructuraría el sistema actual de impuestos sobre la energía e incluiría el CO₂ en la fiscalidad de los combustibles.

- *Se está apoyando activamente el desarrollo y despliegue de vehículos con una huella de carbono menor.* La iniciativa «automóviles verdes» del Séptimo Programa Marco de Investigación incluía la mejora de la eficiencia de los combustibles de los vehículos pesados y la reducción de sus emisiones de CO₂. El apoyo a los vehículos no contaminantes y eficientes también se refleja asimismo en la propuesta «Horizonte 2020 — Programa Marco de Investigación e Innovación»²². La legislación de la UE también apoya activamente la adquisición por parte de las entidades públicas de vehículos más respetuosos con el medio ambiente²³. La legislación sobre homologación de tipo²⁴ en materia de pesos y dimensiones introdujo recientemente un margen de tolerancia (50 cm) para los dispositivos aerodinámicos fijados en la parte trasera de camiones y remolques nuevos. En ese sentido, la Comisión ha propuesto²⁵ recientemente una revisión de la Directiva 96/53/CE, sobre los pesos y dimensiones de los vehículos en el tráfico internacional, que va más lejos y propone una nueva serie de tolerancias que deberían respaldar soluciones para mejorar la aerodinámica de los vehículos pesados.
- *También se reconoce y se tiene en cuenta la importancia de la explotación del parque de vehículos.* La legislación en materia de tarificación por el uso de la carretera contribuye a mejorar la eficiencia del transporte y a reducir el consumo de combustible y las emisiones de CO₂. En su caso, los gravámenes cobrados a los vehículos pesados de transporte de mercancías con arreglo a la Directiva

15 La Directiva 2009/28/CE, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables («Directiva sobre energía renovable»), ha establecido un objetivo obligatorio del 10 % para las energías renovables en el sector del transporte. Al mismo tiempo, mediante una modificación de la Directiva 98/70/CE («Directiva sobre calidad de los combustibles») se introdujo el objetivo obligatorio de alcanzar de aquí a 2020 un 6 % de reducción de la intensidad de los gases de efecto invernadero de los combustibles utilizados en el transporte por carretera y en máquinas móviles no de carretera.

16 COM(2012) 595, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52012PC0595&rid=1>.

17 Comunicación de la Comisión, COM(2013) 17, «Energía limpia para el transporte: Estrategia europea en materia de combustibles alternativos», y propuesta de Directiva, COM(2013) 18, sobre la creación de una infraestructura para los combustibles alternativos.

<http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/>

18 Reglamento (UE) n° 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n° 661/2010/UE.

19 Reglamento (UE) n° 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa», por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 913/2010 y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n° 680/2007 y (CE) n° 67/2010.

20 COM(2011) 168/3.

21 Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad, DO L 283 de 31.10.2003, p. 51.

22 http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index_en.cfm?pg=h2020

23 Directiva 2009/33/CE, DO L 120 de 15.5.2009, p. 5.

24 Reglamento (CE) n° 661/2009 y Directiva 2007/46/CE.

25 COM(2013) 195 final.

1999/62/CE²⁶ han optimizado la utilización del transporte por carretera, reduciendo los viajes en vacío y mejorando los factores de carga, han acelerado la renovación del parque y han creado las condiciones necesarias para una mayor comodidad. La reciente Directiva sobre los sistemas de transporte inteligentes contribuirá a acelerar el desarrollo y despliegue de las tecnologías de la información en el ámbito del transporte por carretera y en las interfaces con otros modos de transporte²⁷. En diciembre de 2013, la Comisión presentó además recomendaciones específicas de acciones coordinadas entre todos los niveles de gobierno y entre el sector público y el sector privado en el ámbito de la logística urbana, la regulación del acceso urbano, el despliegue de soluciones de sistemas de transporte inteligentes (STI) y la seguridad vial del espacio urbano.

Seguirá reforzándose el marco de la política de transporte. Como se anunciaba en el Libro Blanco del transporte, se están preparando una serie de iniciativas en este sentido:

- Se prestará mayor atención a la *cuota modal y el cambio* hacia modos de transporte hipocarbónicos. Se espera que la *iniciativa sobre el flete electrónico* prevista cree un marco para racionalizar el flujo electrónico de información asociado al flujo físico de mercancías. Varias acciones previstas en el Libro Blanco de transporte²⁸ influirán también en la cuota modal, en particular el desarrollo del transporte multimodal de mercancías y de corredores multimodales de mercancías, así como los nuevos marcos para la navegación interior.
- Una serie de acciones influirán en el *funcionamiento del transporte de mercancías* y se espera que contribuyan a la reducción del consumo de energía:
 - una refundición de la Directiva sobre el permiso de conducción de 2012 incluía *requisitos de conducción ecológica* para los exámenes de conductores de camiones, y están previstos más esfuerzos para aplicar esas disposiciones,
 - una *revisión en curso de la legislación en materia de tarificación por el uso de la carretera* pretende promover una utilización más sistemática de tarifas relacionadas con la distancia que reflejen los costes de infraestructuras y externos sobre la base de los principios de que quien contamina paga y de que los usuarios pagan,
 - se está preparando una *iniciativa sobre la huella de carbono* para apoyar la mejora de la transparencia y de la información al usuario final sobre el impacto del CO₂ generado por el transporte de mercancías y de viajeros,
 - por último, la revisión de las restricciones en el cabotaje por carretera propuesta en el Libro Blanco del transporte podría contribuir también a que el transporte por carretera fuera más eficiente aumentando los factores de carga de los vehículos, si ello se hiciera de forma gradual y se combinara con medidas para mejorar el cumplimiento y para reducir los posibles riesgos de transporte por carretera inducido.

Hasta la fecha, sin embargo, la UE no ha tomado medidas para abordar el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados comercializados similares a las

26 Directiva 1999/62/CE, modificada por las Directivas 2006/38/CE y 2011/72/UE, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1999L0062:20111015:ES:PDF> (versión consolidada).

27 Asimismo, se está prestando apoyo de I+D al desarrollo de los STI dentro del actual Séptimo Programa Marco, que continuará en el próximo programa marco de investigación e innovación 2014-2020 (Horizonte 2020).

28 El Libro Blanco del transporte, acción 1 «mercado interior para los servicios ferroviarios», acción 5 «un marco adecuado para la navegación interior», acción 7 «transporte multimodal de mercancías», acción 33 «logística urbana de emisiones cero 2030», acción 35 «corredores multimodales de mercancías». Véase <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:ES:PDF>

establecidas para los automóviles y las furgonetas. El Libro Blanco del transporte señala la necesidad de adoptar nuevas medidas en este ámbito²⁹.

3.2. Acción a corto plazo para colmar las lagunas de conocimientos

Como se indica en el punto 2.3, la medición y el seguimiento del consumo de combustible y las emisiones de CO₂ constituye un requisito previo para controlarlos. De ese modo se superarán algunos de los principales obstáculos de mercado que existen actualmente, aumentando la transparencia del mercado y la comparabilidad de los vehículos, a fin de estimular la competencia entre los fabricantes y sensibilizar a los usuarios finales. Así sería posible producir y adquirir vehículos pesados que consumieran menos combustible y emitieran menos CO₂.

Se prevé alcanzar este objetivo en dos fases:

- **Puesta a punto de una herramienta de simulación**

Debido a la diversidad de modelos y funciones asociados a los vehículos pesados (por ejemplo, camiones cisterna, autobuses, etc.) no conviene someterlos a los mismos ensayos en relación con las emisiones de CO₂ que los que se efectúan en el caso de los automóviles y las furgonetas. El enfoque de la simulación informática tiene una serie de ventajas, ya que abarca todos los diversos aspectos relacionados con los vehículos pesados, es versátil y sumamente rentable. Desde 2009, la Comisión, en cooperación con las partes interesadas del sector, ha desarrollado una herramienta de simulación, VECTO³⁰, con objeto de medir las emisiones de CO₂ de un vehículo pesado completo, es decir, incluidas las emisiones debidas a los motores y la transmisión de los vehículos, la aerodinámica, la resistencia a la rodadura y los sistemas auxiliares. Mientras que otros países, como los Estados Unidos y Canadá, han adoptado recientemente legislación sobre las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados basada en las emisiones del motor y del bastidor/cabina de los vehículos, se espera que VECTO sea la primera metodología para el conjunto del sector orientada a calcular las emisiones de CO₂ del vehículo pesado completo, incluido el remolque.

El Centro Común de Investigación de la Comisión participa plenamente en este proyecto y, en abril de 2013, publicó un informe de validación «Proof of Concept Report»³¹, en el que se concluye que, en esta fase experimental, VECTO proporciona estimaciones de las emisiones de CO₂ suficientemente cercanas a los valores del mundo real y suficientemente fiables para constituir la base de un sistema para medir el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados en la UE.

Nuevos ajustes y mejoras de la metodología de simulación permitirán aumentar su fiabilidad y precisión. Se espera que VECTO esté operativo en mayo de 2014 para al menos tres categorías de vehículos pesados que, en conjunto, representan más del 50 % de las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados. Se pretende hacerlo gradualmente extensivo a otras categorías de vehículos pesados.

- **Se requieren medidas legislativas para medir, certificar y notificar las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados**

VECTO proporciona una medición del consumo de combustible y de las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados de nueva matriculación. Esos valores, comprobados y verificados,

29 Acción 26: «normas adecuadas para las emisiones de CO₂ de los vehículos en todos los modos, llegado el caso suplementadas con requisitos de eficiencia energética, para abarcar todos los tipos de sistemas de propulsión».

30 *Vehicle Energy Consumption Calculation Tool* (VECTO).

31 Disponibles en la dirección siguiente: http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/studies_en.htm

podrían facilitarse para cada nueva matriculación de vehículos pesados; asimismo, podrían notificarse y controlarse. Ello requiere dos acciones legislativas que pueden llevarse a cabo en paralelo.

i) La *certificación* del consumo de combustible y las emisiones de CO₂ requiere una adaptación de la normativa en materia de homologación de tipo pertinente. Esto requeriría la inclusión en la legislación de la metodología para determinar esos valores, de manera que las autoridades de los Estados miembros puedan certificar esos valores. De este modo, esa información se pondría también a disposición de los compradores.

ii) La *notificación* es necesaria para facilitar el seguimiento y la difusión de los valores certificados respecto a las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados de nueva matriculación en la UE. Esto exigirá la adopción, mediante el procedimiento legislativo ordinario, de una nueva legislación sobre la notificación por los Estados miembros a la Comisión de las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados calculadas con VECTO, como ocurre con los automóviles y las furgonetas.

Antes de que puedan considerarse medidas más ambiciosas resulta necesario subsanar las lagunas de conocimientos. Aunque no se espera que la certificación, la notificación y la mejora de la información al consumidor reduzcan de manera significativa las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados, estas medidas deberían tener un impacto positivo al aumentar la transparencia en el mercado respecto a la eficiencia de los vehículos y mejorar, por tanto, la competencia.

3.3. Opciones políticas a medio plazo

Para alcanzar objetivos ambiciosos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero para 2030 de forma rentable, el transporte también tendrá que contribuir en mayor medida. Podrían considerarse diversas opciones de actuación a medio plazo para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados. Si bien el establecimiento de límites obligatorios para las emisiones medias de CO₂ de los vehículos pesados de nueva matriculación es la opción más aparente, ya que, entre otras cosas, garantiza la coherencia con la forma en que se regulan las emisiones de los automóviles y furgonetas, otras opciones podrían ser la creación de una infraestructura moderna en apoyo de combustibles alternativos para los vehículos pesados, una fijación de los precios de utilización de la infraestructura más inteligente, una aplicación efectiva y coherente de la fiscalidad de los vehículos por los Estados miembros y otros mecanismos de mercado. Las diversas opciones no son necesariamente excluyentes. En cualquier caso, se llevará a cabo una evaluación de impacto para identificar la opción u opciones más rentables.

Como requisito previo a la adopción de nuevas medidas, la herramienta de simulación VECTO ha de ser plenamente operativa, y debe aplicarse una normativa para la certificación y notificación de las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados. Asimismo es preciso seguir trabajando para confirmar el potencial tecnológico, adquirir una comprensión más amplia de las barreras comerciales que dificultan la asimilación de la tecnología y volver a evaluar los costes y beneficios de la reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados, así como la estructura de incentivos subyacente para vehículos pesados más eficientes desde el punto de vista energético.

4. CONCLUSIÓN

Las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados han aumentado gradualmente en las dos últimas décadas, aunque la crisis económica ha interrumpido el constante crecimiento observado anteriormente, y sin un cambio de política se espera que, a largo plazo, se mantengan muy por encima de los niveles de 1990. Esta situación es incompatible con el objetivo del Libro Blanco del transporte de reducir en un 60 % las emisiones de CO₂ del transporte en 2050 con respecto a su nivel de 1990. Un elemento fundamental que impide la adopción de medidas para reducir esas emisiones es la laguna de conocimientos derivada del hecho de que las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados no son objeto de medición, certificación y registro cuando se matriculan vehículos nuevos.

Existe un potencial significativo, gracias al empleo de tecnologías de última generación, para mejorar el rendimiento de los vehículos pesados y reducir las emisiones de CO₂ de una manera rentable. Las barreras comerciales impiden actualmente la plena realización de ese potencial. Una estrategia global basada en una serie de medidas adecuada puede desbloquear gran parte de ese potencial.

La estrategia propuesta, cuyo objetivo es proporcionar mayor previsibilidad a las partes interesadas en lo que se refiere a la evolución política y reglamentaria en este ámbito, consta de acciones a corto plazo destinadas a dotar de mayor transparencia al mercado y fomentar la reducción de emisiones, mediante:

- una serie de iniciativas previstas en el Libro Blanco del transporte, destinadas a reforzar las políticas de la UE en vigor que directa o indirectamente contribuyen a reducir el consumo de combustible y las emisiones de CO₂,
- una acción para subsanar las lagunas de conocimientos observadas mediante la medición del consumo de combustible y de las emisiones de CO₂ gracias a VECTO, así como la certificación y notificación de las emisiones de CO₂ de los vehículos de nueva matriculación; la Comisión tiene previsto presentar propuestas legislativas a tal efecto en 2015.

Una vez se ejecuten esas acciones a corto plazo, y sobre la base de las conclusiones de nuevos trabajos de análisis, se considerarían otras opciones políticas a medio plazo, en particular la fijación de límites obligatorios para las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados de nueva matriculación, con el fin de apoyar la aplicación del marco estratégico de la UE para el clima y la energía en 2030.

La Comisión invita al Consejo y al Parlamento Europeo a respaldar la presente estrategia y a contribuir a la realización de las acciones expuestas. Asimismo, invita a las partes interesadas, en especial la industria automovilística y el sector de los servicios de transporte, a apoyar la presente estrategia a fin de reducir el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados como parte de la política general de la UE para pasar a una economía hipocarbónica.