

Bruselas, 16 de julio de 2021
(OR. en)

**Expediente interinstitucional:
2021/0197(COD)**

**10906/21
ADD 5**

**CLIMA 198
ENV 534
TRANS 483
MI 572
CODEC 1108
IA 139**

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	15 de julio de 2021
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	SWD(2021) 614 final - ANNEX
Asunto:	DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN RESUMEN DEL INFORME DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO que acompaña al documento PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO2 de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – SWD(2021) 614 final - ANNEX.

Adj.: SWD(2021) 614 final - ANNEX

Bruselas, 14.7.2021
SWD(2021) 614 final

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN

RESUMEN DEL INFORME DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

que acompaña al documento

**PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL
CONSEJO**

**por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo que respecta al refuerzo de las
normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de
los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición
climática de la Unión**

{COM(2021) 556 final} - {SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} -
{SWD(2021) 613 final}

Ficha resumen
Evaluación de impacto de la revisión de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO ₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos
A. Necesidad de actuar
¿Cuál es el problema y por qué es un problema a escala de la UE?
Se han detectado tres problemas clave a escala de la UE: 1) los vehículos ligeros contribuyen de manera insuficiente a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en al menos un 55 % de aquí a 2030 y a la neutralidad climática de aquí a 2050; 2) los consumidores corren el riesgo de perderse los beneficios de los vehículos de emisión cero; y 3) la cadena de valor del automóvil en la UE corre el riesgo de perder su liderazgo tecnológico. La evaluación de impacto también describe los factores que explican estos problemas, así como las partes interesadas más afectadas.
¿Qué se pretende conseguir?
La iniciativa pretende alcanzar los siguientes objetivos específicos: 1) contribuir al objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en al menos un 55 % de aquí a 2030 y al objetivo de neutralidad climática de aquí a 2050, mediante la reducción de las emisiones de CO ₂ de los turismos y las furgonetas de forma rentable; 2) aportar beneficios a los consumidores y a los ciudadanos gracias a un mayor despliegue de vehículos de emisión cero; 3) estimular la innovación en tecnologías de emisión cero, reforzando así el liderazgo tecnológico de la cadena de valor del automóvil de la UE y fomentando el empleo.
¿Cuál es el valor añadido de la actuación a nivel de la UE (subsidiariedad)?
El cambio climático es un problema transfronterizo en el que una actuación coordinada de la UE complementa y refuerza eficazmente las medidas adoptadas a escala nacional y local. Si no se toman nuevas medidas a escala de la UE, es probable que las iniciativas nacionales y locales por sí solas sean insuficientes, y corren el riesgo de fragmentar el mercado interior. La actuación de la UE proporcionaría a toda la cadena de valor del automóvil la señal de mercado estable a largo plazo y la seguridad reglamentaria que se requieren para las grandes inversiones de capital necesarias para implantar los vehículos de emisión cero.
B. Soluciones
¿Cuáles son las distintas opciones posibles para alcanzar los objetivos? ¿Existe o no una opción preferida? De no ser así, ¿por qué no?
Se estudiaron diversas opciones de política, agrupadas en tres categorías principales: i) niveles, calendario y modalidades de los objetivos en materia de emisiones de CO ₂ para turismos y furgonetas; ii) un incentivo específico para los vehículos de emisión cero y de baja emisión (ZLEV); iii) un mecanismo para tener en cuenta la posible contribución de los combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono a efectos de la evaluación del cumplimiento de los objetivos. En la opción preferida, los niveles objetivo de emisiones de CO ₂ para turismos y furgonetas (% de reducción con respecto a 2021) se refuerzan considerablemente a partir de 2030, reduciéndose en etapas de cinco años. Los posibles ingresos procedentes de primas por exceso de emisiones siguen formando parte del presupuesto general de la UE. El actual mecanismo específico de incentivos para los vehículos de emisión cero y de baja emisión se suprime a partir de 2030. No se introduce ningún mecanismo para tener en cuenta la posible contribución de los combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono.
¿Cuáles son las opiniones de las distintas partes interesadas? ¿Quién apoya cada opción?
Sobre la base de los resultados de la consulta pública abierta, en lo que respecta a los niveles objetivo de

CO₂, los fabricantes de vehículos no solicitaron cambios en los objetivos actuales fijados para 2025. Para 2030 y años posteriores, el nivel de ambición dependería de cuán favorables sean las condiciones. Las autoridades públicas y las ONG en general apoyaron el establecimiento de objetivos más ambiciosos para 2025 y 2030, así como de nuevos objetivos para 2035 y 2040. Las ONG medioambientales pidieron un objetivo de cero emisiones a más tardar para el año 2035. Por lo que se refiere al calendario de los objetivos, los fabricantes de vehículos apoyaron seguir con un planteamiento por etapas de cinco años. Las ONG medioambientales abogaron por una reducción anual de los objetivos o la fijación de un objetivo intermedio en 2027. En cuanto al mecanismo de incentivos para los vehículos de emisión cero y de baja emisión, los fabricantes expresaron la opinión de que debería mantenerse en su forma actual. Las ONG medioambientales pidieron que se suprimiera este sistema de incentivos tan pronto como la proporción de vehículos eléctricos alcanzara un determinado nivel. Los productores de combustibles y los proveedores de componentes opinaron que la evaluación del cumplimiento debería incluir las reducciones de emisiones debidas al uso de combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono. Las ONG medioambientales manifestaron su oposición a esta contabilización.

C. Repercusiones de la opción preferida

¿Qué beneficios aporta la opción preferida (de haberla; si no, las principales)?

La opción preferida contribuye considerablemente a reducir las emisiones de CO₂ de los turismos y las furgonetas. Las reducciones de las emisiones previstas para este sector en comparación con 2005 se sitúan en el intervalo de entre el 32 y el 33 % en 2030, el 56 y el 66 % en 2035 y el 83 y el 89 % en 2040. También contribuirá a reducir las emisiones de contaminantes del aire: el coste acumulado estimado de los contaminantes evitados en comparación con la hipótesis de referencia en el período 2030-2040 asciende a entre 49 y 59 000 millones EUR. Los beneficios para los consumidores en términos de ahorro neto medio en el coste total de propiedad, calculados como promedio de todo el parque de vehículos nuevos de la UE, ascienden hasta entre 330 y 600 EUR para un turismo de 2030, y hasta entre 340 y 600 EUR para una furgoneta de 2030, para el primer usuario. Estos aumentan hasta alrededor de 2 800-3 100 EUR para un turismo de 2040, y hasta alrededor de 5 200-5 500 EUR para una furgoneta de 2040. También se produce un ahorro neto para el segundo usuario. Los beneficios sociales a lo largo de la vida útil ascienden a entre 860 y 1 600 EUR para un turismo de 2030, y a entre 1 000 y 1 200 EUR para una furgoneta de 2030. Aumentan hasta alrededor de 4 600-5 100 EUR para un turismo de 2040 y hasta alrededor de 5 600-6 400 EUR para una furgoneta de 2040. Durante el período 2030-2050, se logran ahorros acumulados de gasóleo y gasolina en el intervalo de 913-1 100 Mtep con respecto a la hipótesis de referencia, con lo que se reduce la dependencia de las importaciones de la economía de la UE. Esto tiene una repercusión positiva en el PIB y el empleo en el conjunto de la economía. En particular, el número de puestos de trabajo aumenta en 2030, y aún más en 2040. Sin embargo, se prevé una pérdida de puestos de trabajo relacionados con la producción de componentes para motores convencionales, por lo que será necesario el reciclaje profesional de los trabajadores del sector de cara a facilitar la transición.

¿Cuáles son los costes de la opción preferida (o, en su defecto, de las opciones principales)?

Los costes para los fabricantes de automóviles aumentan, ya que deben introducirse tecnologías adicionales en el parque de vehículos nuevos para cumplir los objetivos más estrictos en materia de emisiones de CO₂. En el caso de un vehículo nuevo de 2030, los costes adicionales, calculados como promedio de todo el parque de vehículos nuevos de la UE, oscilan entre 300 y 550 EUR (turismos) y entre 450 y 940 EUR (furgonetas). Aumentan a un intervalo de entre 1 400 y 1 700 EUR para un turismo de 2040 y de entre 2 300 y 2 700 EUR aproximadamente para una furgoneta de 2040.

¿Cuáles son las repercusiones para las pymes y la competitividad?

El análisis muestra repercusiones económicas positivas, también para las pymes. Las pymes que utilizan furgonetas se beneficiarán en gran medida del ahorro de combustible. Aunque puede que las pymes que producen tecnologías de automoción convencionales tengan que adaptarse, también se beneficiarán de las

nuevas oportunidades derivadas de la demanda adicional de nuevas tecnologías.
¿Habrá repercusiones significativas en los presupuestos y las administraciones nacionales?
Aunque el impacto global en el PIB será positivo, se estima que la pérdida de ingresos procedentes del impuesto sobre el combustible en 2030 se situará en torno al 0,01 % del PIB de la EU-27. Estas pérdidas pueden compensarse a nivel de los Estados miembros, por ejemplo mediante impuestos indirectos. No hay repercusiones administrativas adicionales para las administraciones nacionales.
¿Habrá otras repercusiones significativas?
Un marco regulador a largo plazo ambicioso y rentable para las emisiones de CO ₂ de turismos y furgonetas proporcionará previsibilidad y ayudará a la industria del automóvil de la UE a mantener su liderazgo tecnológico.
¿Proporcionalidad?
Las medidas propuestas son proporcionadas para alcanzar los objetivos climáticos a los que la UE se ha comprometido.
D. Seguimiento
¿Cuándo se revisará la política?
Se preverá una revisión de la eficacia de la nueva legislación, en consonancia con la revisión de otra legislación, como en la propuesta del régimen de comercio de derechos de emisión y el Reglamento de reparto del esfuerzo.