



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 14 de noviembre de 2017
(OR. en)

**Expediente interinstitucional:
2017/0293 (COD)**

**14217/17
ADD 4**

**CLIMA 302
ENV 918
TRANS 466
MI 807
CODEC 1787
IA 178**

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	secretario general de la Comisión Europea, firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director
Fecha de recepción:	9 de noviembre de 2017
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	SWD(2017) 651 final
Asunto:	DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO que acompaña al documento Evaluación de impacto de una Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO ₂ de los vehículos ligeros y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 (versión refundida)

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – SWD(2017) 651 final.

Adj.: SWD(2017) 651 final

Bruselas, 8.11.2017
SWD(2017) 651 final

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

que acompaña al documento

Evaluación de impacto de una Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 (versión refundida)

[...]

{COM(2017) 676 final} - {SWD(2017) 650 final}

Ficha resumen
Evaluación de impacto de una Propuesta de refundición del Reglamento por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO ₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011
A. Necesidad de actuar
¿Por qué? ¿Cuál es el problema que se afronta?
La normativa actual establece objetivos de emisiones de CO₂ a escala de la UE para los automóviles y furgonetas nuevos hasta 2020/2021. Las normas han representado un instrumento fundamental para impulsar la innovación y las inversiones en tecnologías de baja emisión de carbono. Han ayudado a la industria del automóvil de la UE a mantener el liderazgo tecnológico mundial y a reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos nuevos. Los consumidores se han beneficiado de costes de combustible más bajos. No obstante, se han identificado los problemas fundamentales siguientes: 1) la insuficiente aceptación de los vehículos más eficientes, incluidos los vehículos de emisión cero y de baja emisión, para cumplir los compromisos del Acuerdo de París y mejorar la calidad del aire, sobre todo en zonas urbanas; 2) los consumidores pierden posibles ahorros de carburante; 3) el riesgo de perder la ventaja competitiva de la UE debido a una insuficiente innovación en tecnologías automovilísticas de baja emisión a largo plazo.
¿Cuál es el objetivo que se espera alcanzar con esta iniciativa?
La iniciativa prevé: 1) contribuir a la consecución de los compromisos de la UE en virtud del Acuerdo de París, mediante la reducción de forma rentable de las emisiones de CO ₂ de los vehículos y furgonetas, 2) reducir los costes de consumo de combustible de los consumidores, 3) reforzar la competitividad de la industria del automóvil de la UE y estimular el empleo.
¿Cuál es el valor añadido de la actuación a nivel de la UE?
Sin una actuación de la UE, es probable que no haya importantes reducciones suplementarias de CO ₂ en los automóviles y furgonetas nuevos. Las normas de emisión de CO ₂ más allá de 2020 ayudarán a los Estados miembros a cumplir sus objetivos obligatorios de reducción de emisiones en 2030 propuestos en virtud del Reglamento de reparto del esfuerzo. Las iniciativas nacionales y locales por sí solas probablemente sean menos eficaces, ya que corren el riesgo de ser incoherentes, provocando de este modo una fragmentación del mercado interior.

B. Soluciones
¿Qué opciones legislativas y no legislativas se han estudiado? ¿Existe o no una opción preferida? ¿Por qué?
Se consideraron diversas opciones legislativas para las siguientes cuestiones: 1) Objetivos de emisión de CO₂ 2) Reparto del esfuerzo entre los fabricantes 3) Incentivos para los vehículos de baja emisión y de emisión cero 4) Elementos para una aplicación rentable 5) Refuerzo de la gobernanza
¿Quién apoya cada opción?
En lo que atañe a los niveles objetivo, los fabricantes, en general, apoyan objetivos menos ambiciosos para 2030 en comparación con las ONG medioambientales y las organizaciones de consumidores que están a favor de unos objetivos más ambiciosos tanto para 2025 como para 2030. En lo que se refiere al reparto del esfuerzo, los fabricantes apoyan una curva de valor límite basada en la masa, mientras que las ONG prefieren la huella

como parámetro de utilidad. Mientras que la industria del automóvil está mayoritariamente en contra de un mandato vehículo de baja emisión/vehículo de emisión cero, los productores de baterías y de electricidad, los inversores en infraestructuras, las ciudades europeas que afrontan problemas de calidad del aire, además de la mayoría de las ONG medioambientales y de transporte, exigen este tipo de enfoque. Las organizaciones de consumidores adoptan una posición neutra al respecto.

C. Repercusiones de la opción preferida

¿Cuáles son las ventajas de la opción preferida (si existe, o bien de las principales)?

Las reducciones adicionales de las emisiones de CO₂ para automóviles entre 2005 y 2030, además de la hipótesis de referencia, oscilan de 4 a 11,4 puntos porcentuales. Entre 2020 y 2030, las emisiones de contaminantes atmosféricos disminuirían entre 2 y 8 puntos porcentuales en el caso del NO_x y hasta 10 puntos porcentuales en el caso de PM_{2.5}. En el caso de las furgonetas, las reducciones adicionales de las emisiones de CO₂ entre 2005 y 2030, oscilan entre 4,8 y 14,1 puntos porcentuales. Las emisiones de contaminantes atmosféricos de las furgonetas se reducen hasta 9 (NO_x) o 10 (PM_{2.5}) puntos porcentuales entre 2020 y 2030.

Los beneficios para los consumidores en términos de «coste total de propiedad» para un «vehículo nuevo medio» en 2030 se sitúan entre 1 000 y 2 000 EUR considerando una vida útil de 15 años. Para una «furgoneta nueva media» en 2030, estos ahorros se sitúan entre 3 800 y 4 400 EUR. Los ahorros netos se producen tanto para el primer como para el segundo usuario, por lo que también se benefician los grupos de consumidores con menos renta.

¿Cuáles son los costes de la opción preferida (si existe, o bien de las principales)?

Los costes de fabricación aumentarán y ello tendrá un impacto en el precio del vehículo, y por tanto los consumidores/las empresas afrontarán mayores costes iniciales en un vehículo nuevo. Estos costes aumentan con niveles objetivo de CO₂ a nivel de parque más estrictos. Para un coche medio nuevo matriculado en 2030, los costes van de 400 EUR a 2 700 EUR. Para una furgoneta media en 2030, los costes van de 400 EUR a 2 400 EUR.

¿Cómo se verán afectadas las empresas, las pymes y las microempresas?

El análisis muestra repercusiones económicas positivas, incluso para las pymes. Los pequeños fabricantes con menos de 1 000 matriculaciones anuales de vehículos nuevos en la UE están exentos de las normas en materia de CO₂. Las pymes como usuarias de furgonetas más eficientes se beneficiarán ampliamente de los ahorros de combustible. En la cadena de valor del sector del automóvil, las pymes que producen tecnologías convencionales tal vez necesiten un ajuste, pero también se beneficiarán del aumento de la demanda de tecnologías nuevas y más eficientes.

¿Habrá repercusiones significativas en los presupuestos y las administraciones nacionales?

La pérdida de ingresos de los impuestos sobre los carburantes en 2030 se estima en aproximadamente el 0,04 % del PIB de la UE-28. En todos los supuestos evaluados, se supone que esta pérdida se ve compensada por un aumento de la imposición indirecta.

¿Habrá otras repercusiones significativas?

Un marco reglamentario ambicioso pero realista y rentable para los automóviles y las furgonetas ayudará a la industria del automóvil de la UE a mantener su competitividad a nivel mundial y el acceso a los mercados. Debido a las menores necesidades de combustibles fósiles, la situación en materia de seguridad energética de la UE mejorará con unas mayores ganancias a medio plazo.

D. Seguimiento

¿Cuándo se revisará la política?

Una revisión de la eficacia de la nueva legislación podría tener lugar en 2024, en paralelo a la revisión de otra legislación como la propuesta de Reglamento sobre el régimen de comercio de derechos de emisión y el Reglamento de reparto del esfuerzo.