

Bruselas, 18 de mayo de 2018
(OR. en)

**Expediente interinstitucional:
2018/0143 (COD)**

**8922/18
ADD 4**

**CLIMA 79
ENV 299
TRANS 211
MI 359
CODEC 793
IA 134**

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	secretario general de la Comisión Europea, firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director
Fecha de recepción:	17 de mayo de 2018
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	SWD(2018) 186 final
Asunto:	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 por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO2 para vehículos pesados nuevos

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – SWD(2018) 186 final.

Adj.: SWD(2018) 186 final

Bruselas, 17.5.2018
SWD(2018) 186 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 por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos

{COM(2018) 284 final} - {SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final}

Ficha resumen
Evaluación del impacto de una propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establezcan las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO ₂ para los nuevos vehículos pesados.
A. Necesidad de actuar
¿Por qué? ¿Cuál es el problema que se afronta?
Entre 1990 y 2015, las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados aumentaron aproximadamente un 19 %. Las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados actualmente no están reguladas dentro de la UE, a diferencia de las emisiones de coches y furgonetas. Se dispone de un gran número de tecnologías rentables para mejorar la eficiencia en el uso del combustible que no se está aplicando ampliamente en el mercado aunque sus costes sean bajos y podrían aportar ahorros netos elevados. Esto se debe principalmente a la información imperfecta y asimétrica en el mercado de vehículos nuevos, ya que para los operadores de transporte, principalmente pymes, es complejo acceder y hacer un uso pleno de la información técnica sobre esas tecnologías. Como consecuencia, los problemas identificados son: 1) Se prevé que las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados aumentarán, en caso de no actuar, hasta un 6 % entre 2015 y 2030. 2) Los operadores de transporte y sus clientes no se benefician de ahorros de combustible. 3) Los fabricantes y proveedores de componentes de vehículos pesados europeos están en riesgo de perder su liderazgo innovador y tecnológico, ya que mercados significativos como EE. UU., Canadá, Japón y China han implementado normas de emisiones en los últimos años para estimular la innovación y mejorar rápidamente la eficiencia de los vehículos. Las partes afectadas incluyen la población general, los operadores de transporte de mercancías por carretera y los fabricantes de vehículos pesados.
¿Cuál es el objetivo que se espera alcanzar con esta iniciativa?
La iniciativa debe: 1) contribuir al cumplimiento de los compromisos de la UE de conformidad con el Acuerdo de París mediante la reducción de las emisiones de CO ₂ de los vehículos pesados, 2) reducir los costes operativos y de transporte para los consumidores, 3) mantener la posición de liderazgo innovador y tecnológico de los fabricantes y proveedores de componentes de vehículos pesados de la UE.
¿Cuál es el valor añadido de la actuación a nivel de la UE?
La acción de la UE es rentable y garantizará medidas coordinadas entre los Estados miembros para abordar el cambio climático. Es improbable que la acción individual de los Estados miembros sea suficiente.
B. Soluciones
¿Qué opciones legislativas y no legislativas se han estudiado? ¿Existe o no una opción preferida? ¿Por qué?
Después de un análisis de las medidas de la política de la UE relativa al transporte, se identificó la necesidad de introducir normas de emisión de CO₂. Esto establecería una medida de oferta complementaria a escala de la UE con vistas a garantizar una descarbonización eficaz del sector del transporte de vehículos pesados. Para el diseño de las normas de CO₂, se tuvieron en consideración varias opciones de política en relación con: 1) Objetivos de emisión de CO₂ 2) Distribución de los objetivos de emisión de CO₂ en toda la flota de la UE entre grupos de vehículos y 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?
La mayoría de partes interesadas respaldan la introducción de unos objetivos de CO ₂ de los vehículos pesados

a escala de la UE. Los fabricantes de vehículos pesados defienden unos objetivos menos ambiciosos en comparación con las ONG y respaldan un solo objetivo de CO₂ por fabricante. En relación con los vehículos de baja emisión y emisión cero, los fabricantes respaldan los supercréditos, mientras que las ONG están a favor de un mandato. La aplicación rentable está respaldada por todas las partes interesadas. Los fabricantes están a favor de la acumulación y los préstamos y las organizaciones de la sociedad civil, del comercio. La mayoría de partes interesadas respaldan el control de los valores de CO₂ certificados en relación con las emisiones en la vida real.

C. Repercusiones de la opción preferida

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

Las opciones consideradas abarcan una serie de trayectorias de objetivos de reducción de CO₂ hasta 2030.

Entre las diferentes opciones consideradas para los niveles objetivo, las reducciones de las emisiones de CO₂ para los vehículos pesados en 2030, en relación con el nivel basal, van del 3 % al 8 %. En 2030, las emisiones de NO_x disminuyen entre el 1,3 % y el 4,7 % y las emisiones de PM_{2,5} hasta un 0,6 %.

Se prevén beneficios netos significativos para la sociedad en su conjunto, así como para los operadores y los consumidores. Aumentan a medida que los niveles objetivo de CO₂ se vuelven más estrictos. Los beneficios económicos netos desde una perspectiva social, incluidos los costes de CO₂ evitados, van de 9 377 a 52 369 EUR por camión matriculado en 2025 y de 41 567 a 87 278 EUR por camión matriculado en 2030.

Desde la perspectiva del primero al segundo uso, los ahorros netos acumulados, es decir, la diferencia entre los ahorros de combustible y los costes de fabricación, va de 5 413 a 37 589 EUR por camión en 2025 y de 22 032 a 82 429 EUR por camión en 2030. Esto equivale a ahorrar un 1-4 % de sus costes operativos en 2025 y un 3-12 % en 2030.

Un análisis de las tecnologías rentables ya disponibles o disponibles a corto plazo muestra que su plena aplicación permitiría alcanzar reducciones de las emisiones de entre el 15 y el 20 % en 2025 en comparación con el valor basal.

Las mayores incertidumbres en cuanto al rendimiento y los costes de tecnologías más avanzadas y, en concreto, los grupos motopropulsores alternativos que se basan en la existencia de una infraestructura de combustibles alternativa podrían afectar a la practicabilidad de opciones de niveles objetivo más elevados en 2030.

Los costes totales del transporte de mercancías de los vehículos pesados por actividad se reducen ligeramente, a menos de un 1 % en 2025 y entre el 1 % y el 3 % en 2030.

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

Los costes de fabricación aumentarán, por lo que los operadores que adquieran un nuevo camión se enfrentarán a costes iniciales más elevados. Para un nuevo camión medio matriculado en 2025, van de 858 a 27 797 EUR, y en 2030, de 4 657 a 58 760 EUR entre todas las opciones consideradas. En términos relativos, esto representa entre el 0,8 % y el 25,3 % del precio de compra del vehículo.

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

Los operadores de transporte, principalmente pymes, se prevé que se beneficien de un menor consumo de combustible. Se calcula que los ahorros resultantes superen significativamente los costes adicionales de un nuevo camión equipado con tecnologías de reducción de CO₂. Las pymes que suministran estas tecnologías a los fabricantes de vehículos pesados se beneficiarán de la demanda adicional.

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

Se prevé que los ingresos fiscales en la EU28 disminuyan ligeramente debido a una reducción de las ventas de combustible.

¿Habrá otras repercusiones significativas?

Un marco regulador para las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados ayudará al sector automovilístico de la UE a mantener su posición de liderazgo tecnológico e innovador global y el acceso a los mercados. Gracias a una disminución de las necesidades de combustibles fósiles, la situación de seguridad energética de la UE mejorará.

D. Seguimiento
¿Cuándo se revisará la política? <u>Máximo cuatro líneas</u>
Se prevé una revisión temprana en 2022 sobre la eficacia de la legislación. La revisión (1) establecerá o confirmará el objetivo para 2030, (2) ampliará el ámbito de aplicación a otros grupos de vehículos pesados, es decir, autobuses y pequeños camiones, (3) revisará la eficacia de las modalidades para la implementación, por ejemplo el programa de incentivos para los vehículos de baja emisión y emisión cero.