Consejo de la Unión Europea

Bruselas, 7 de junio de 2018
(OR. en)

9728/18

Expediente interinstitucional: 2017/0293 (COD)

CLIMA 100
ENV 402
TRANS 243
MI 422
CODEC 961

NOTA

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Comité de Representantes Permanentes/Consejo
N.° doc. Ción.:	14217/1/17 REV1 - COM (2017)676 final/2
Asunto:	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) – Debate de orientación

Con vistas al Consejo de Medio Ambiente del 25 de junio de 2018, se incluye en el anexo una nota recapitulativa sobre la propuesta, con preguntas de la Presidencia.

Se ruega al Comité de Representantes Permanentes que tome nota de la nota recapitulativa y las preguntas y las transmita al Consejo.

ANEXO

Nota recapitulativa con preguntas para el debate de orientación

I. Introducción

1. El 8 de noviembre de 2017, la Comisión presentó una propuesta de Reglamento por el que se establecen nuevas normas de emisiones de CO_2 para coches y furgonetas. Entre los objetivos de la propuesta se incluyen la contribución al objetivo de reducción del 30 % para el año 2030 en los sectores no incluidos en el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (RCDE) fijado por el Consejo Europeo y a la consecución de los objetivos del Acuerdo de París.

2. Para ello, la Comisión sugiere objetivos de reducción de emisiones de CO_2 en el conjunto de la UE para nuevos turismos y furgonetas entre 2025 y 2029 y a partir de 2030, diferentes delos objetivos para el año 2021 establecidos en la legislación anterior:

   – 15 % entre 2025 y 2029 tanto para coches como para furgonetas;

   – 30 % a partir de 2030 tanto para coches como para furgonetas.

   En la propuesta se mantiene la masa de los vehículos del parque como parámetro para calcular los objetivos específicos de cada fabricante.

3. La propuesta de la Comisión incluye un mecanismo que se aplicaría a partir del año 2025 para incentivar a los fabricantes a introducir un mayor número de vehículos de emisión cero o de baja emisión (como por ejemplo vehículos eléctricos o híbridos eléctricos enchufables) en el mercado e ir así aumentando la utilización de dichos vehículos. En caso de que la proporción de vehículos de emisión cero o de baja emisión del fabricante supere ciertos niveles de referencia, se le recompensaría con unos objetivos de emisiones de CO_2 menos estrictos. Se propone un nivel del 15 % entre los años 2025 y 2029 y del 30 % a partir del año 2030.

   La Comisión propone que, a la hora de calcular la proporción de vehículos de emisión cero o de baja emisión de cada fabricante, se considere que cuanto menor sea el nivel de las emisiones de CO_2 más cuente para alcanzar el nivel de referencia. De este modo, un vehículo de emisión cero será el que más cuente para alcanzar el nivel de referencia.

II. Trabajos en el Consejo

4. La propuesta se ha examinado en una serie de reuniones del Grupo «Medio Ambiente», en las que se ha prestado una especial atención a otras cuestiones de fondo de la misma, especialmente las siguientes:

   – medidas para facilitar a los fabricantes la consecución de sus objetivos (agrupaciones de fabricantes, excepciones y ecoinnovaciones), además de la introducción de medidas adicionales a tal fin;

   – disposiciones sobre emisiones de CO_2 y consumo energético en condiciones reales y sobre conformidad en circulación de las emisiones de CO_2, entre las que se incluyen el impacto del cambio al procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial. Dentro de este contexto, durante los debates se ha abordado la cuestión concreta del desarrollo de una prueba para medir las emisiones en condiciones reales de conducción.

5. En lo relativo a los objetivos propuestos y a los incentivos para vehículos de emisión cero y bajas emisiones, los debates han puesto de manifiesto que una serie de delegaciones aún no ha fijado su posición concreta. Entre las delegaciones que sí se han posicionado existe variedad de opiniones:

   – en lo referente a los objetivos propuestos, las posiciones van desde el apoyo, pasando por encontrarlos demasiado ambiciosos, especialmente el del año 2025, hasta reclamar objetivos más altos. Algunas delegaciones sugieren eliminar la masa como parámetro para el cálculo de los objetivos específicos de los fabricantes, mientras que otras opinan que se debe mantener. También se ha abordado el riesgo de «fugas de carbono dentro de la UE» en el transporte como consecuencia de la propuesta, debido a un aumento de las importaciones de vehículos de ocasión desde Estados miembros con rentas altas hacia Estados miembros con rentas más bajas;

– Se apoya, en general, que haya disposiciones sobre incentivos para vehículos de emisión cero y bajas emisiones, pero algunas delegaciones opinan que no son tecnológicamente neutras, arguyendo que favorecen demasiado a los vehículos de emisión cero frente a los vehículos de bajas emisiones como los híbridos enchufables. Otras delegaciones preferirían centrar los incentivos en los vehículos de emisión cero. Una serie de delegaciones apoyan la idea de introducir un mecanismo por el cual se penalice con objetivos más altos a aquellos fabricantes que no cumplan con los niveles de referencia (también denominado sistema «bonus-malus»). Algunas delegaciones podrían apoyar el establecimiento de cuotas vinculantes para vehículos de emisión cero y de bajas emisiones.

6. Por último, se han aclarado algunas cuestiones más técnicas, tal y como se indica en el texto de la Presidencia recogido en el documento 8949/18.

III. Preguntas

7. Tras esta recapitulación, la Presidencia ruega a los ministros que proporcionen orientaciones para proseguir con el trabajo en relación con las siguientes dos preguntas:

a) ¿Consigue el nivel de ambición propuesto para los objetivos de 2025 y 2030 en relación con turismos y furgonetas un buen equilibrio a la hora de contribuir adecuadamente a la reducción de las emisiones de CO_2 y de asegurar el empleo y el crecimiento en Europa y la competitividad de la industria europea del automóvil?

b) ¿Representa el mecanismo de incentivos para vehículos de emisión cero y bajas emisiones propuesto por la Comisión la mejor y más eficaz manera de aumentar la introducción de estos vehículos?