



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas 9.12.2002
COM(2002) 693 final

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

**Aplicación de la estrategia comunitaria de reducción de las emisiones de CO₂
de los vehículos automóviles
Tercer informe anual sobre la eficacia de la estrategia
(Año objeto del informe: 2001)**

{SEC(2002) 1338}

I. INTRODUCCIÓN

La Comisión se halla en plena fase de aplicación de la estrategia de la Comisión para reducir las emisiones de CO₂ de los turismos y aumentar el ahorro de combustible¹². Esta estrategia se apoya en tres instrumentos principales³:

- (1) Los compromisos de la industria del automóvil para aumentar el ahorro de combustible a fin de lograr un valor medio de emisiones específicas⁴ de CO₂ de los turismos nuevos de 140 g/km en 2008/9.
- (2) El etiquetado de consumo de los automóviles⁵, que tiene por objeto informar al público sobre el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ de los turismos nuevos en venta o en arrendamiento financiero en la Comunidad, para que el consumidor pueda efectuar su elección con conocimiento de causa.
- (3) El fomento del rendimiento de los vehículos mediante medidas fiscales.

Además, el informe anual de la Comisión sobre la eficacia de la estrategia se ajusta a las obligaciones de información establecidas en el artículo 9 de la Decisión nº 1753/2000/CE⁶. Asimismo, el presente informe relativo al período 1995-2001 cumple lo dispuesto en el artículo 7 de la Decisión, con arreglo al cual la Comisión ha de presentar, a más tardar el 31 de diciembre de 2002, un informe sobre el funcionamiento del plan de seguimiento establecido por la Decisión.

La Comisión cree que este tipo de informe consolidado permitirá a todas las partes interesadas seguir la aplicación de la estrategia de la Comunidad de la forma más eficaz posible⁷.

II. PANORAMA DE CONJUNTO

Teniendo en cuenta todas las medidas adoptadas, incluidas las de ámbito nacional, cabe señalar que la media de las emisiones específicas de CO₂ de los turismos nuevos se ha reducido durante el período 1995-2001, para pasar de 186 g/km a unos 167 -170 g/km⁸ en el conjunto de la Comunidad. La estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ de los

¹ COM(95) 689 final.

² Conclusiones de Consejo de 25.6.1996.

³ Estos instrumentos se ven complementados por actividades de investigación.

⁴ El término "específicas" procede del título de la Decisión nº 1753/2000/CE e indica que las emisiones se expresan en g/km.

⁵ Directiva 1999/94/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 1999, relativa a la información sobre el consumo de combustible y sobre las emisiones de CO₂ facilitada al consumidor al comercializar turismos nuevos.

⁶ Decisión nº 1753/2000/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 2000, por la que se establece un plan de seguimiento de la media de las emisiones específicas de CO₂ de los turismos nuevos.

⁷ Podrá encontrarse información acerca de la estrategia comunitaria en la dirección electrónica siguiente: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

⁸ Este intervalo toma en consideración todas las posibles incertidumbres de las que se tiene conocimiento. El valor inferior se basa en los valores notificados por las asociaciones e incluye todas las correcciones efectuadas por estas. El valor superior corresponde a los datos notificados por los Estados miembros, sin mediar corrección alguna. Esta se producirá tan pronto como se adopte una decisión en cuanto al factor de corrección que deberá aplicarse.

turismos y aumentar el ahorro de combustible tiene como objetivo lograr —hacia 2005 y, en cualquier caso, antes de que finalice 2010— un valor medio de emisiones específicas en los turismos nuevos matriculados en la UE de 120 g /km. Aunque es improbable que el objetivo comunitario de 120 g CO₂/km se obtenga en una fecha tan próxima como 2005, resulta realista confiar en que sea posible alcanzarlo en 2010, siempre y cuando se adopten las medidas necesarias y se realicen todos los esfuerzos para ello.

III. AVANCES EFECTUADOS POR LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL EN RELACIÓN CON LOS COMPROMISOS ASUMIDOS

Las industrias automovilísticas de Europa (Asociación de Fabricantes Europeos de Automóviles, ACEA⁹)¹⁰, Japón (Asociación de Fabricantes Japoneses de Automóviles, JAMA¹¹) y Corea (Asociación de Fabricantes Coreanos de Automóviles, KAMA¹²)¹³ han asumido una serie de compromisos en este ámbito. El cuadro 1 muestra la lista exhaustiva de los principales fabricantes/grupos/marcas de cada asociación que son la fuente de las cifras contenidas en el presente informe.

ACEA	ALFA ROMEO, ALPINA, ASTON MARTIN, AUDI, BAYERISCHE MOTOREN WERKE, BENTLEY, CADILLAC, CHEVROLET, CHRYSLER, CITROEN, DAIMLER, FERRARI., FIAT, FORD, GENERAL MOTORS JAGUAR, JEEP, LAMBORGHINI, LANCIA-AUTOBIANCHI, LAND-ROVER, MASERATI, MATRA, MCC (SMART), MERCEDES-BENZ, MG*, MINI, OPEL, PEUGEOT, PORSCHE, RENAULT, ROLLS-ROYCE, ROVER*, SAAB, SEAT, SKODA, VAUXHALL, VOLKSWAGEN, VOLVO
JAMA	DAIHATSU, HONDA, ISUZU, LEXUS, MAZDA, MITSUBISHI, NISSAN, SUBARU, SUZUKI, TOYOTA
KAMA	DAEWOO, HYUNDAI, KIA, SSANGYONG

* Aunque Rover (MG incluido) ya no es miembro oficial de la ACEA, sus resultados se recogen en las cifras de dicha asociación correspondientes a 2001.

Cuadro 1: Lista de los principales fabricantes/grupos/marcas de cada asociación que son la fuente de las cifras contenidas en el presente informe

En los tres casos, los compromisos asumidos se sitúan en un nivel de esfuerzo equivalente y presentan las siguientes características principales:

⁹ Fabricantes europeos de automóviles afiliados a la ACEA: BMW AG, DaimlerChrysler AG, Fiat S.p.A., Ford of Europe Inc., General Motors Europe AG, Dr. Ing. H.c.F. Porsche AG, PSA Peugeot Citroën, Renault SA y Volkswagen AG.

¹⁰ COM(98) 495 final.

¹¹ Fabricantes japoneses de automóviles afiliados a JAMA: Daihatsu, Fuji Heavy Industries (Subaru), Honda, Isuzu, Mazda, Nissan, Mitsubishi, Suzuki, Toyota.

¹² Fabricantes coreanos de automóviles afiliados a KAMA: Daewoo Motor Co. Ltd., Hyundai Motor Company y Kia Motors Corporation.

¹³ COM(99) 446 final.

- 1) Objetivo relativo a las emisiones de CO₂: todos los compromisos contemplan el mismo objetivo cuantificado para la media de las emisiones específicas de los turismos nuevos comercializados en la Unión Europea, esto es, 140 g/km (el plazo para su consecución es 2008 en el caso de la ACEA y 2009 en el de la JAMA y la KAMA).
- 2) Medios para alcanzar el objetivo: las tres asociaciones de fabricantes se comprometen a lograr el objetivo de reducir las emisiones de CO₂ recurriendo, principalmente, a los avances tecnológicos y a los cambios correspondientes en el mercado.

Se establecen además “intervalos de referencia estimados” para la media de las emisiones de CO₂ de los turismos nuevos correspondientes al período 2003-2004¹⁴. Por último, las tres asociaciones se comprometieron a reconsiderar en 2003 (ACEA y JAMA) o 2004 (KAMA) la posibilidad de efectuar reducciones adicionales de CO₂, *al objeto de aproximarse aún más al objetivo comunitario de alcanzar los 120 g/km en 2012*.

Los compromisos deben someterse a un sistema de seguimiento exhaustivo y transparente¹⁵. A ese fin, se elaboran informes conjuntos anuales con cada asociación, acordados entre las partes, los cuales son objeto de publicación paralela a la de la presente Comunicación, en calidad de documento SEC (véase el anexo). Habida cuenta de que el sistema oficial de seguimiento de la UE todavía no es plenamente operativo en 2002¹⁶, las asociaciones respectivas han vuelto a proporcionar, como en ocasiones anteriores, los datos subyacentes, cuyas fuentes se consideran fiables.

Las principales conclusiones relativas al período de referencia 1995-2001 son las siguientes:

- El año pasado todas las asociaciones redujeron las emisiones medias específicas de CO₂ de los automóviles que vendieron en el mercado de la UE (la ACEA registró una reducción aproximada del 2,5 %, mientras que la JAMA y la KAMA obtuvieron reducciones aproximadas del 2,2 % y el 2,6 %, respectivamente¹⁷). Las mejoras de rendimiento de los combustibles de turismos diesel son sensiblemente superiores a las de los vehículos de gasolina (véase el cuadro 2).

¹⁴ ACEA: 165-175 g/km en 2003; JAMA: 165-175 g/km en 2003; KAMA: 165– 170 g/km en 2004.

¹⁵ La transparencia de las cifras correspondientes al año 2001 se ve un tanto mermada por el hecho de que las asociaciones y la Comisión todavía no han conseguido ponerse de acuerdo en cuanto al “factor de corrección” que debe aplicarse como consecuencia de los cambios recientemente introducidos en los procedimientos de ensayo. En los compromisos se especifica que las emisiones de CO₂ de los automóviles nuevos coche se medirán conforme a la Directiva 93/116/CE, que constituye la base sobre la que descansan tanto el establecimiento de los objetivos futuros, como los datos históricos de seguimiento que figuran en el presente informe. Con posterioridad a la asunción de los compromisos, el método obligatorio de homologación de las mediciones de emisiones de CO₂ fue modificado por la Directiva 99/100/CE. Uno de los cambios fundamentales (cuya introducción se producirá durante el período 2000-2003 y que afecta a los vehículos M1) se refiere al ciclo de conducción e implica la supresión de los 40 segundos iniciales de funcionamiento del motor en punto muerto anteriores a la prueba que no eran objeto de medición. Por regla general, ese cambio en el procedimiento de ensayo entraña un aumento de los valores que arroja la medición de las emisiones de CO₂, motivo por el cual es necesario aplicar un factor de corrección a las emisiones registradas por dichos vehículos, al objeto de aproximarlas en términos generales al procedimiento de la Directiva 93/116/CE.

¹⁶ El artículo 8 de la Decisión 1753/2000/CE establece que a partir de 2003 el sistema de seguimiento será la base para las obligaciones voluntarias acordadas entre la Comisión y la industria del automóvil.

¹⁷ Todos los porcentajes se basan en las cifras corregidas por las asociaciones. Las cifras definitivas serán ligeramente inferiores.

- La ACEA registra un avance considerable, mientras que el de la JAMA es satisfactorio. Se puede considerar que ambas progresan por el buen camino (véase el diagrama 1). La ACEA, que ya se había situado en el año 2000 en el intervalo intermedio establecido como objetivo para 2003, se encuentra en la actualidad en el extremo inferior de dicho intervalo. Si la JAMA consigue mantener, por término medio, el índice de reducción logrado en el año 2001, logrará alcanzar, como mínimo, el objetivo intermedio de 175 g/km establecido para 2003.
- Los avances de la KAMA son insatisfactorios, si bien es verdad que en 2001 obtuvo el más alto índice de reducción registrado hasta la fecha. Esta asociación corre el riesgo de no alcanzar el intervalo intermedio establecido como objetivo para 2004, lo que podría poner en peligro toda la operación¹⁸. La asociación coreana achaca principalmente la falta de progresos a la situación económica de la industria automovilística del país, en fase de reestructuración. También alega que, en la fase inicial, se encontraban mucho más atrasados desde el punto de vista tecnológico, motivo por el cual la consecución de los índices de reducción superiores requerirá más tiempo. Con todo, en el ejercicio pasado al menos parte de la industria coreana obtuvo unos buenos niveles de rentabilidad, la economía del país dio muestras de estar recuperándose rápidamente y la reestructuración del sector evolucionó hacia una situación más estable. Por consiguiente, la Comisión confía en que la KAMA recorrerá en los próximos años todo el camino que le queda por delante. La asociación ha vuelto a confirmar su compromiso en ese sentido.
- Para alcanzar el objetivo final de 140 g/km, es necesario realizar esfuerzos adicionales y aumentar el coeficiente anual de reducción de las tres asociaciones (por término medio, este habrá de situarse entre el 2% y el 4% anual. Durante el período de referencia 1995-2001 la ACEA ha logrado un promedio del 1,9 % anual aproximadamente, la JAMA del 1,5 % y la KAMA del 0,9%¹⁹. Sin embargo, desde un primer momento se previó que los porcentajes medios de reducción serían más elevados en los últimos años.

El 30 de abril de 2002 la ACEA informó a la Comisión de que Rover (vinculado en un principio por el compromiso asumido por BMW, del que formaba parte) había dejado de ser miembro de la asociación. En 1995, año de referencia del compromiso, Rover había vendido alrededor de 300.000 turismos en la UE. Posteriormente, las ventas fueron disminuyendo hasta situarse en cerca de 130.000 unidades en 2001. Habida cuenta de que se trata del primer caso de abandono de una asociación desde la asunción de los compromisos, los servicios de la Comisión están estudiándolo muy cuidadosamente desde el punto de vista jurídico y de la competencia. La Comisión hará todo lo posible por garantizar que la pérdida de la condición de miembro no tenga repercusiones negativas para la integridad de los compromisos ni afecte al establecimiento de condiciones iguales para todos los competidores. Las cifras que figuran en la presente Comunicación todavía incluyen los resultados de Rover.

¹⁸ Recuérdese que el Consejo invitó a la Comisión a presentar “... inmediatamente propuestas, incluidas propuestas legislativas, para su consideración, si es evidente, sobre la base del control y tras consulta con las asociaciones, que una o más asociaciones no cumplen sus compromisos” (Conclusiones del Consejo de octubre de 1999).

¹⁹ Todos los porcentajes se basan en las cifras corregidas por las asociaciones. Las cifras definitivas serán ligeramente inferiores.

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000⁽³⁾	2001⁽⁴⁾	Cambio 95/01⁽⁴⁾
	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	(%)
gasolina	188	186	183	182	180	177	172/174	-8,5/-7,4
diesel	176	174	172	167	161	157	153/154	-13,1/-12,5
todos los combustibles⁽¹⁾	185	183	180	178	174	169	164/166	-11,4/-10,3
JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000⁽³⁾	2001⁽⁴⁾	Cambio 95/01⁽⁴⁾
	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	(%)
gasolina	191	187	184	184	181	177	175	-8,4
diesel	239	235	222	221	221	213	200	-16,3
todos los combustibles⁽¹⁾	196	193	188	189	187	183	179	-8,7
KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000⁽³⁾	2001⁽⁴⁾	Cambio 95/01⁽⁴⁾
	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	(%)
gasolina	195	197	201	198	189	185	179/180	-8,2/-7,7
diesel	309	274	246	248	253	245	234/236	-24,3/-23,6
todos los combustibles⁽¹⁾	197	199	203	202	194	191	186/188	-5,6/-4,6
UE-15⁽²⁾	1995	1996	1997	1998	1999	2000⁽³⁾	2001⁽⁴⁾	Cambio 95/01⁽⁴⁾
	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	CO ₂ (g/km)	(%)
gasolina	189	186	184	182	180	178	173/174	-8,3/-7,8
diesel	179	178	175	171	165	163	156/157	-12,7/-12,2
todos los combustibles⁽¹⁾	186	184	182	180	176	172	167/168	-10,4/-9,9

Cuadro 2: Emisiones específicas medias de CO₂ de los turismos nuevos por tipo de combustible, por asociación y en la Unión Europea

(1) Vehículos de gasolina y diesel únicamente; se estima que los demás combustibles y los vehículos estadísticamente no identificados no afectan a los promedios de forma significativa

(2) Los turismos nuevos vendidos en el mercado de la UE por fabricantes ajenos a los compromisos no inciden en el promedio de la UE de forma significativa.

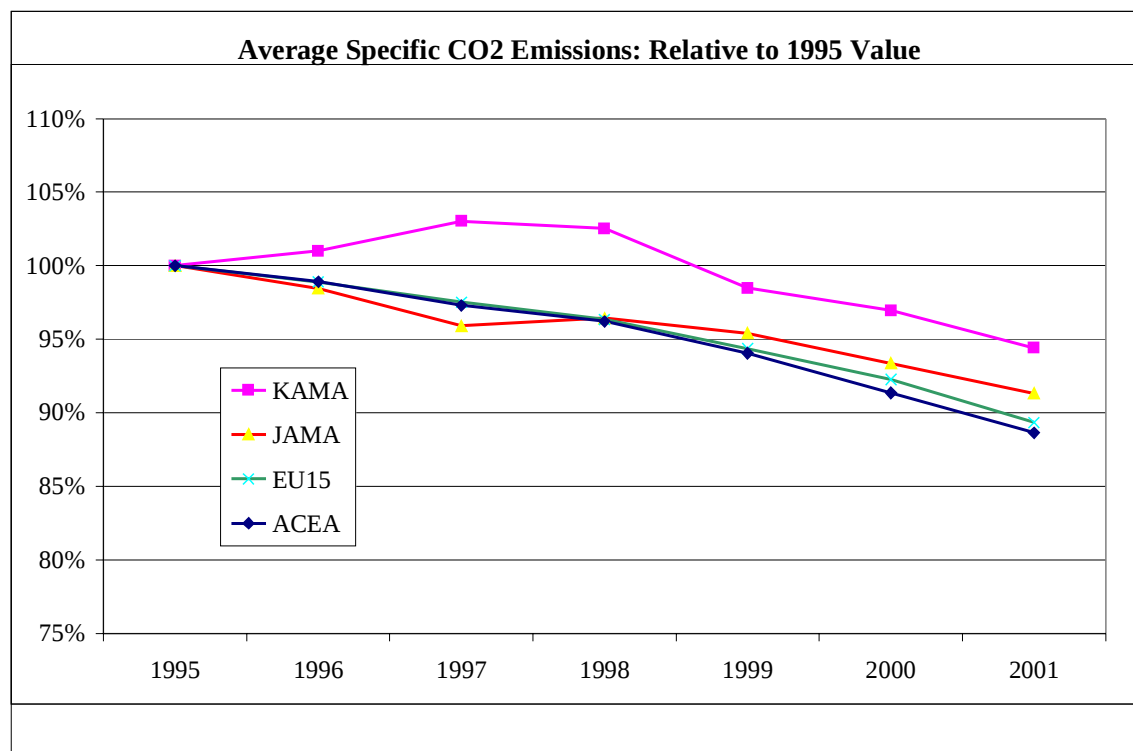
(3) Las cifras no han sido corregidas para reflejar los cambios del ciclo de conducción.

(4) La primera cifra corresponde a los datos notificados por las asociaciones, la segunda cifra no ha sido corregida²⁰. Los porcentajes se han calculado a partir de números enteros.

²⁰ En diciembre de 1999 la Comisión encomendó a TNO un estudio para obtener un asesoramiento técnico independiente en lo relativo al factor de corrección. La ACEA y la JAMA proporcionaron datos de ensayos (los cuales, sin embargo, no eran representativos de los tipos de vehículos comercializados por ambas asociaciones en el mercado de la UE ya que procedían de vehículos de gran tamaño que registran una mayor dependencia de los cambios introducidos en el ciclo de prueba), a los que TNO añadió sus propios datos. Partiendo de todos estos datos, y tomando en cuenta los comentarios de las asociaciones en cuanto a la representatividad de los datos, el autor del estudio calculó el factor de corrección, aplicando métodos estadísticos estándar. Sin embargo, las asociaciones se manifestaron en desacuerdo con el factor de corrección calculado, motivo por el cual resultó imposible aplicar factor de corrección alguno a las

Hay que señalar que las cifras relativas al CO₂ que figuran en el presente informe permiten apreciar las repercusiones de todas las medidas adoptadas en la Comunidad en relación con dicho gas. En virtud de lo establecido en el artículo 10 de la Decisión 1753/2000/CE, la Comisión está obligada a informar al Consejo y al Parlamento Europeo, en 2003/4 y 2008/9, acerca de los progresos logrados merced a medidas técnicas y de otro tipo. En 2002 la Comisión inició el procedimiento para celebrar un contrato de servicios, al objeto de someter esta cuestión a un estudio más minucioso.

Emisiones específicas de CO₂ en comparación con los valores de 1995

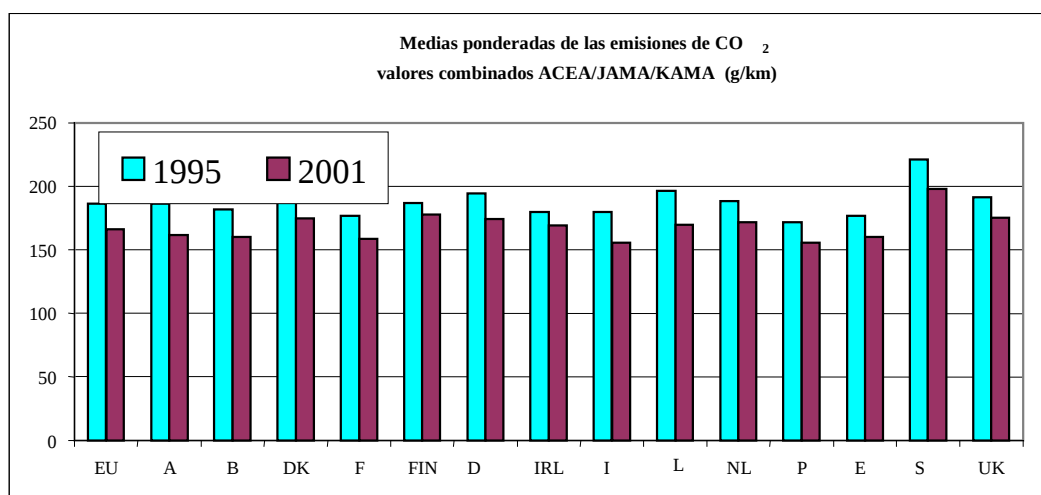


Datos comunicados y corregidos por las asociaciones

Diagrama 1: Emisiones específicas de CO₂ procedentes de turismos nuevos en relación con los valores de 1995 (datos relativos a las tres asociaciones y a la Unión Europea)

cifras correspondientes a 2000 y 2001. Las estimaciones de la repercusión de los cambios de ciclo introducidos se sitúan entre el 0,7% (cálculo de la Comisión, basado en el asesoramiento independiente) y el 1,2% (ACEA). Con todo, no es posible especificar de manera exacta el “factor de corrección” realmente aplicado, ya que se desconoce la fracción real de turismos sometidos a prueba con arreglo al nuevo ciclo. La ACEA y la KAMA comunicaron cifras corregidas en relación con el año 2001. La ACEA explicó que partía del supuesto de que durante 2001 al menos el 90% de todos los vehículos por debajo de 2.500 kg habían sido sometidos a prueba de conformidad con el nuevo ciclo. Por consiguiente, calculó que el 90% de un factor de corrección de 1,2 equivalía al 1% y dio instrucciones a la AAA para que sometiera los datos recopilados en relación con los vehículos M1 de hasta 2.500 kg a una reducción media del 1%. Por su parte, la KAMA afirmó haber determinado el número exacto de vehículos sometidos a prueba con arreglo al nuevo procedimiento y aplicó un factor de corrección del 1%. La JAMA no aplicó ningún factor de corrección. En los informes conjuntos con la ACEA y la KAMA la Comisión se declara en desacuerdo con el ajuste efectuado, ya que se debería haber aplicado un factor de corrección de 0,7% y no de 1,2% (o de 1,0 %, en el caso coreano) y sería preciso conocer el número exacto de vehículos sometidos a prueba de conformidad con el nuevo procedimiento de ensayo. La Comisión cree que las emisiones de CO₂ de los coches nuevos matriculados deben reducirse por un factor de corrección adecuado que sea objeto de acuerdo y cuya aplicación comience el próximo año. Por lo tanto, mientras no haya acuerdo al respecto, no se debería aplicar ninguna corrección. En julio de 2002 se acordó en el marco del grupo de supervisión que era necesario encontrar pronto una solución. Cabe señalar que las repercusiones de las diferencias en los factores de corrección son de menor importancia en el ejercicio correspondiente a 2001.

Las emisiones medias globales de CO₂ de los turismos nuevos matriculados en 2001 se situaron en todos los Estados miembros por debajo de los valores registrados en 1995 y en los años posteriores (véase el diagrama 2). Sin embargo, hay que señalar que en algunos Estados miembros se produjo un aumento de las emisiones específicas de CO₂ correspondientes a alguna de las asociaciones (por ejemplo, la KAMA registró valores crecientes de emisión de CO₂ en Alemania, Francia, Irlanda, Portugal y Suecia). Aunque esta situación no entra en conflicto con los compromisos asumidos, muestra, sin embargo, que la evolución de las asociaciones en cada Estado miembro puede variar considerablemente.



Datos comunicados y corregidos por las asociaciones

Diagrama 2: Emisiones específicas medias de CO₂ de los turismos nuevos en la UE y en los Estados miembros, 1995 y 2000 (promedios ponderados basados en los datos sobre vehículos diesel y de gasolina facilitados por las tres asociaciones)²¹

Durante el período de referencia, las cifras de ventas de las tres asociaciones registraron un incremento del porcentaje de vehículos diesel (véase el cuadro 3), como se había previsto que ocurriría a corto plazo. Por lo que respecta al objetivo de 2008/9, se dio por sentado que las asociaciones no lograrían alcanzarlo mediante el mero incremento de las ventas de vehículos diesel, sino que deberían hacerlo mediante el avance tecnológico y los consiguientes cambios de mercado²². A este respecto es preciso señalar que la Comisión había recibido del Consejo la invitación “...a hacer un esfuerzo continuado por reducir la emisión de nanopartículas, y en particular a concebir un nuevo procedimiento de medición para automóviles privados, vehículos industriales ligeros y vehículos pesados, teniendo en cuenta los resultados de los estudios más recientes acerca de la incidencia de las nanopartículas en la salud...”²³ y que, recientemente, la ACEA ha manifestado una serie de incertidumbres relativas a la introducción de la tecnología de inyección directa de gasolina (la cual debía frenar, en principio, la fuerte tendencia a favor de los turismos de motor diesel).

²¹ En la información sobre la UE no se incluyen los datos de Grecia y Finlandia por no estar disponibles.

²² Los tres “informes conjuntos” no profundizan en la compleja cuestión de los cambios de mercado.

²³ Conclusiones del Consejo de 18/19.12.2000.

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Cambio 95/01⁽²⁾
gasolina	73,4%	72,9%	73,1%	70,3%	65,8%	60,9%	58,2%	-15,2%
diesel	24,0%	24,3%	24,3%	27,0%	31,0%	35,8%	39,4%	15,3%
todos los combustibles	10 241 651	10 811 011	11 226 009	11 935 533	12 518 260	12 217 744	12 552 498	22,6%
JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Cambio 95/01⁽²⁾
gasolina	82,1%	82,1%	83,2%	81,6%	80,4%	80,8%	79,1%	-3,0%
diesel	9,5%	10,4%	11,2%	13,1%	14,9%	16,5%	17,4%	7,9%
todos los combustibles	1 233 975	1 342 144	1 510 818	1 666 816	1 716 048	1 667 987	1 520 643	23,2%
KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Cambio 95/01⁽²⁾
gasolina	87,9%	87,6%	89,2%	85,9%	81,9%	80,9%	85,2%	-2,7%
diesel	1,6%	1,8%	2,3%	6,1%	7,4%	8,3%	13,9%	12,3%
todos los combustibles	169 060	236 454	275 453	373 230	463 724	491 244	396 792	134,7%
EU-15⁽¹⁾	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Cambio 95/01⁽²⁾
gasolina	74,5%	74,2%	74,6%	72,1%	68,0%	63,9%	61,2%	-13,4%
diesel	22,2%	22,4%	22,3%	24,7%	28,4%	32,6%	36,4%	14,2%
todos los combustibles (3)	11 644 686	12 389 609	13 012 280	13 975 579	14 698 032	14 376 975	14 469 933	24,3%

(1) Los turismos nuevos vendidos en el mercado de la UE por fabricantes ajenos a los compromisos no afectan el promedio de la UE de forma significativa.

(2) El cambio registrado durante el período 1995-2001 en cuanto al número de vehículos de gasolina y diesel representa la variación de las matriculaciones de vehículos de cada tipo respecto al total. Las variaciones en el número total de vehículos representan el aumento o disminución de matriculaciones en términos absolutos. Las variaciones en el número total de vehículos representan el aumento en el número de matriculaciones en la UE-15 durante el período considerado.

(3) Las cifras totales incluyen los vehículos no identificados estadísticamente y los vehículos que consumen combustibles de otros tipos.

Cuadro 3: Evolución en los tipos de vehículos nuevos matriculados en el mercado
(datos relativos a las tres asociaciones y a la Unión Europea)

Como ya se ha señalado, todas las asociaciones declararon en sus compromisos que cumplirían el objetivo final, fundamentalmente, mediante el avance tecnológico y los consiguientes cambios de mercado. Los progresos efectuados han contribuido sin duda a las reducciones obtenidas hasta la fecha. Nos referimos, principalmente, a la introducción de los motores diesel de inyección directa de alta velocidad (HDI) y, en menor medida, a la de los motores de inyección directa de gasolina (GDi), los “minicoches” con transmisión de variación continua (CVT), los vehículos impulsados por combustibles alternativos (AFV) y los vehículos con sistemas de combustible dual (DFV). A partir de 2000, la ACEA y –en menor grado– la JAMA comenzaron a comercializar turismos con emisiones iguales o inferiores a 120 g/km, con lo que dieron cumplimiento a uno de los compromisos. En 2001 la ACEA vendió más de 305 000 automóviles de este tipo (doblando casi las ventas de 2000), mientras que la JAMA vendió unos 5 600. La KAMA todavía no ha introducido en el mercado modelos de esas características.

En lo que se refiere a los supuestos en los que se basan los compromisos asumidos, las asociaciones han llamado la atención en los informes conjuntos sobre una serie de cuestiones, entre las que figuran la disponibilidad de combustibles^{24, 25}, el falseamiento de la competencia²⁶, el fomento de tecnologías eficientes en el uso del combustible²⁷, la Directiva relativa a los vehículos al final de su vida útil²⁸, las nuevas medidas reglamentarias²⁹ y las medidas fiscales³⁰ (véase el cuadro 4 para más información).

El texto de los compromisos es objeto de algunas diferencias de interpretación, debidas, parcialmente, a la distinta concepción del papel de los compromisos dentro del “marco político” de la estrategia comunitaria. Más allá de los compromisos, dicha estrategia se basa asimismo, como ya se ha indicado, en dos pilares adicionales, información al consumidor y fiscalidad, cuyas medidas están destinadas a influir en la demanda. Los tres pilares juntos persiguen la realización del objetivo comunitario de 120 g/km en 2005, o en 2010 a más tardar. Los compromisos se centran ante todo en las medidas técnicas y en los cambios de mercado que estas pueden entrañar³¹, gracias a los cuales debería ser posible rebajar las emisiones medias hasta 140 g/km y a las que habría que sumar las medidas centradas en la demanda de los consumidores para alcanzar el objetivo comunitario de 120 g/km. Las asociaciones aceptaron el apartado correspondiente a la información a los consumidores, pero

²⁴ Las asociaciones asumieron sus compromisos atendiendo a los requisitos de calidad de los combustibles definidos en la Directiva 98/70/CEE, si bien mantienen sus expectativas en cuanto a la posible disponibilidad futura de combustibles de mejor calidad en el mercado. A este respecto, las asociaciones esperan que para el año 2000 se comercialicen en todo el mercado de la UE determinados tipos de gasolina (p. ej. super plus de 98 octanos) y de gasóleo plus con un contenido máximo de azufre de 30 ppm, en cantidad y con cobertura geográfica suficientes. Para 2005 se prevé la plena disponibilidad de los siguientes combustibles en todo el mercado de la UE: gasolina con un contenido máximo de 30 ppm de azufre y 30 % de compuestos aromáticos y gasóleo con un contenido máximo de azufre de 30 ppm y un índice de cetano mínimo de 58.

²⁵ Véase el documento COM (2001) 241 final de 11.5.2001, en el que, entre otras cosas, se indica que “... el efecto de estos combustibles en relación con el logro del objetivo de 140 g/km de CO₂ se tendrá en cuenta en el mecanismo conjunto de seguimiento. La disponibilidad de combustibles sin azufre a raíz de la presente Directiva también servirá de base a la Comisión para estudiar junto con los fabricantes de automóviles compromisos adicionales en pro del cumplimiento del objetivo comunitario de 120 g/km en las emisiones medias de CO₂ del nuevo parque automovilístico cuando se revisen en 2003.”

²⁶ El compromiso la ACEA se basa en el supuesto de que “... la Comunidad continuará en su empeño de conseguir que otros países fabricantes de automóviles, especialmente Japón, Estados Unidos y Corea, asuman reducciones similares de CO₂ producido por los automóviles, todo ello de acuerdo con el espíritu del Protocolo de Kioto, garantizando así que la industria europea del automóvil no quede en una situación de desventaja competitiva en los mercados mundiales a causa de los compromisos de reducción de CO₂ acordados en Europa.”

²⁷ Los compromisos se basan en que “...las tecnologías eficaces en materia de CO₂ producido por los automóviles se difundan sin trabas en el mercado ...”

²⁸ Directiva 2000/53/CE

²⁹ Los compromisos requieren que “... la repercusión de nuevas medidas reglamentarias sobre las emisiones de CO₂...” sean objeto de control.

³⁰ Los compromisos están basados en la suposición de que sustituyen “...de forma completa y suficiente a toda nueva medida reglamentaria para limitar el consumo de combustible o las emisiones de CO₂, así como a cualquier medida fiscal adicional que persiga los objetivos en materia de CO₂...” de los compromisos. En el procedimiento de control se tendrá en cuenta cualquier medida fiscal (incluido su valor añadido para los compromisos) y sus efectos potenciales se evaluarán de buena fe. Además de la preocupación de la ACEA que se menciona en el cuadro 4, esta asociación considera que las medidas fiscales podrían entrar en conflicto con la difusión sin trabas de las tecnologías eficaces en materia de CO₂.

³¹ “... Esta meta se alcanzará principalmente mediante desarrollos tecnológicos que afecten a diferentes características de los automóviles así como a los correspondientes cambios en el mercado derivados de esta evolución...”

confiando en que no se llegara a utilizar el pilar de medidas fiscales³² o en que se aguardara, por lo menos, hasta los resultados la revisión del compromiso en 2003 antes de volver a abordar la cuestión³³.

En un ámbito distinto al de las medidas fiscales, la revisión de 2003 (2004 para LA KAMA) será de extrema importancia para el desarrollo futuro de la estrategia comunitaria. Según el texto de los compromisos, en 2003 la ACEA y la JAMA revisarán, junto con las recomendaciones de la Comisión, *“la posibilidad de una nueva reducción de las emisiones de CO₂ con miras a alcanzar el objetivo de la Comunidad de 120g/km para el año 2012”*. En julio de 2002 la Comisión propuso a las asociaciones que se debatiera la planificación de este estudio (calendario, procedimientos, etc.), pues considera necesario preparar desde la fase inicial todas las actividades relativas a los diversos elementos del estudio.

Finalmente, y con independencia del resultado del estudio mencionado anteriormente, los seguimientos de los años 2003 y 2004 incluirán una comparación entre las medias alcanzadas y los correspondientes “intervalos de referencia estimados”³⁴. La Comunicación relativa a estos años también dará cumplimiento por vez primera a lo dispuesto en el artículo 10 de la Decisión 1753/2000³⁵.

³² El 2 de octubre de 1998 el Presidente de la ACEA dirigió a la Comisión un escrito en el que afirmaba lo siguiente: *“... la Comunicación adoptada por la Comisión en julio contiene un análisis preciso del compromiso asumido por la ACEA. Con todo, desearía insistir en el hecho de que, si bien no cuestionamos el derecho de la Comunidad y de sus Estados miembros para ejercer las prerrogativas que les son propias en el ámbito de la política fiscal, el compromiso no constituye la aceptación por parte de la ACEA de la conveniencia de que estos adopten medidas fiscales relacionadas con la imposición a que se someten los vehículos, de las que pudiera derivarse un cambio en la estructura del mercado. Por otra parte, la ACEA no comparte la pertinencia de este instrumento pertinente a la luz del ambicioso objetivo que ha adoptado en materia de CO₂. Tales iniciativas podrían tener graves consecuencias para la competitividad de la industria y el empleo en el sector. Asimismo, las actuaciones de los Estados miembros podrían afectar gravemente al mercado interior”*. La Comisión presentó la carta al Consejo en la reunión celebrada el 6.10.1998.

³³ El 8 de junio de 2000 el Presidente de la ACEA manifestó su reacción ante los trabajos en materia de medidas fiscales iniciados por la Comisión en el año 2000. En una carta a esta, reiteró la preocupación de la ACEA en el sentido de que *“... las medidas fiscales que entrañen cambios en la estructura del mercado serán contraproducentes...”* mencionando que la Comisión parecía *“olvidar que tras una larga negociación la Comisión dio su aprobación al compromiso de la ACEA, en el que se declara que la asociación volvería a estudiar la posibilidad de efectuar reducciones adicionales de CO₂, al objeto de aproximarse aún más al objetivo comunitario de alcanzar los 120 g/km en 2012...”*

³⁴ ACEA: 165-175 g/km en 2003; JAMA: 165-175 g/km en 2003; KAMA: 165– 170 g/km en 2004.

³⁵ *“Los informes para los años fijados como objetivo intermedio y para los años fijados como objetivo final indicarán si las reducciones se han debido a medidas técnicas adoptadas por los fabricantes a otras medidas, tales como cambios en el comportamiento de los consumidores”*. Los tres informes conjuntos no abordan esta cuestión en gran detalle.

Cuestión	suscita-da por	Aspectos que causan preocupación	Comentarios de la Comisión
Disponibilidad de combustibles	ACEA JAMA KAMA	La plena disponibilidad en el mercado de combustibles cuya calidad sea suficiente para permitir la aplicación de las tecnologías es esencial para que la industria pueda cumplir su compromiso.	La propuesta relativa a la introducción de combustible sin azufre [COM (2001) 241 final] debe garantizar la disponibilidad de los combustibles necesarios en cantidad suficiente en toda la Comunidad a partir de 2005. El plazo obligatorio para la disponibilidad al 100% de gasolina y gasóleo es 2009 (con posibilidad de revisión en el caso del gasóleo). La Comisión llama la atención sobre el hecho de que las disposiciones en materia de combustibles con 10 ppm superan con mucho las expectativas existentes a la firma del compromiso.
Falseamiento de la competencia	ACEA	Decepción ante la incapacidad de la Comunidad Europea para garantizar que la industria del automóvil de la UE no se encuentre en una situación de desventaja competitiva como consecuencia de las diferencias de puntos de vista sobre Kioto.	La Comisión llama la atención sobre sus esfuerzos para convencer, entre otros, a Japón y a EE.UU. para que ratifiquen el Protocolo de Kioto, así como sobre las medidas de eficiencia en el consumo de combustible adoptadas o previstas en otras partes del mundo (legislación japonesa sobre rendimiento energético, normas CAFE de EE.UU., declaración de los fabricantes de EE.UU. sobre reducción del consumo de combustible de tipos de coches especiales en un 25 %, ley 1793 de California sobre calentamiento). En el mercado de la UE todos los fabricantes deben efectuar esfuerzos equivalentes, y a este respecto, los compromisos garantizan unas condiciones iguales para todos.
Fomento de tecnologías eficientes en el uso del combustible	ACEA ACEA JAMA KAMA KAMA	Preocupación ante las políticas antidiesel de varios Estados miembros, incluidos el Reino Unido y Suecia. Posibilidad de que la Directiva relativa a los vehículos al final de su vida útil tenga repercusiones adversas para la eficiencia en el consumo de combustible. Riesgo de que el compromiso sobre protección de los peatones tenga repercusiones adversas para la eficiencia en el consumo de combustible.	La Comisión toma nota de los argumentos de la ACEA pero cree que hay que estudiar las consecuencias de las medidas fiscales nacionales desde una perspectiva más amplia, teniendo presente, entre otros factores, el hecho de que los Estados miembros están en todo su derecho de ejercer sus prerrogativas en el ámbito de la política fiscal. La Comisión cree que la Directiva en cuestión no tendrá repercusiones adversas para la eficiencia en el consumo de combustible, en tanto en cuanto no limita el uso de ningún material. No hay pruebas de que las medidas técnicas para aumentar la protección de los peatones aumenten la emisión de CO ₂ . La Comisión no puede aceptar que los compromisos voluntariamente asumidos por los fabricantes de automóviles en este ámbito se tengan en cuenta en el marco de la supervisión del compromiso sobre CO ₂ .
Nuevas medidas reglamentarias	KAMA	Necesidad de cumplir simultáneamente los niveles de NOx que exige la legislación de la UE y el objetivo en materia de CO ₂ .	La Comisión considera que la KAMA siempre ha sido plenamente consciente de las normas de emisión establecidas en la Directiva modificada 70/220/CE.
Medidas fiscales	ACEA	En relación con la propuesta relativa al establecimiento de impuestos sensibles al CO ₂ la ACEA llama la atención sobre la necesidad de que tales impuestos no distorsionen el mercado, pues ello podría ser contrario a su compromiso, en la medida en que pusiera en peligro la diversidad de productos (al forzar la salida del mercado de los automóviles más potentes y de mayor tamaño) o afectara al rendimiento financiero.	La Comisión llama la atención sobre el hecho de que las medidas fiscales forman el tercer pilar de la estrategia, con arreglo a lo ya esbozado en la Comunicación de 1995, y que el texto del compromiso de la ACEA especifica claramente que la asociación asume que el compromiso sustituye de forma completa y suficiente a cualquier medida fiscal adicional que persiga los objetivos en materia de CO ₂ del mismo. Las medidas fiscales en cuestión no pretenden proporcionar un apoyo adicional para la consecución del objetivo asumido por la ACEA para 2008 (140 g/km), sino que contribuirán a la realización global del objetivo comunitario de 120 g/km antes de 2012 a más tardar. También debe tenerse en cuenta que el Consejo de Medio Ambiente reiteró en octubre de 1999 ³⁶ la necesidad de estudiar la posibilidad de establecer un marco de referencia para incentivos fiscales.

Cuadro 4: Resumen de las cuestiones suscitadas por las asociaciones de fabricantes de automóviles en relación con algunos aspectos de los compromisos y breve ilustración de la postura de la Comisión.

IV. APLICACIÓN DE LA DECISIÓN 1753/2000/CE

La llamada “Decisión de seguimiento” entró en vigor el 30 de agosto de 2000. Los datos recabados en virtud de la misma serán utilizados por los servicios de la Comisión para supervisar el compromiso voluntario asumido por la industria del automóvil en materia de reducción de las emisiones de CO₂ de los turismos.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 7 de la Decisión *“A más tardar el 31 de diciembre de 2002, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre el funcionamiento del plan de seguimiento establecido por la presente Decisión”*. A continuación, se expone dicho informe.

Las principales obligaciones que establece la Decisión son las siguientes:

- a) El artículo 5 requiere que los Estados miembros designen a la autoridad competente para la recogida y comunicación de los datos de seguimiento.
- b) En virtud del artículo 6, los Estados miembros tienen que informar a la Comisión de las modalidades que hayan previsto para aplicar las disposiciones de la Decisión.
- c) El artículo 4 obliga a los Estados miembros a comunicar una serie de datos relativos a las emisiones específicas de CO₂ de nuevos turismos, por primera vez el 1 de julio de 2001 a más tardar. Posteriormente, la fecha límite para las transmisiones subsiguientes será el 1 de abril.

En la actualidad, puede darse por finalizada la actividad a), si bien no todos los Estados miembros consiguieron cumplir el plazo establecido.

También se ha finalizado la actividad b). Sin embargo, en algunos casos los detalles de los métodos de aplicación todavía son objeto de debate, debido principalmente al hecho de que, a raíz de la Decisión, varios Estados miembros están reorganizando sus sistemas nacionales de recopilación de datos. Cabe asimismo señalar que, en respuesta a lo solicitado por otras partes interesadas, los sistemas nacionales de recopilación de datos podrían experimentar modificaciones adicionales en el futuro, al objeto de actualizar las metodologías aplicadas, incorporar nuevas rutinas de procesamiento de datos, etc. Ningún sistema puede considerarse como “definitivo”, motivo por el cual habrá que llevar a cabo una tarea continua de intercambio de información sobre metodologías, tratamiento de datos y rutinas de transferencia.

Por lo que se refiere a la actividad c), cabe señalar que varios Estados miembros no lograron entregar los datos dentro de plazo en 2001 (Austria, Bélgica, Francia, Grecia, Luxemburgo, España y Suecia) y en 2002 (Grecia). Sin embargo, la mayoría de estos Estados miembros consiguieron enviar sus datos con algún retraso. Puede constatarse un progreso claro, por lo que la Comisión confía en que estos Estados miembros comunicarán sus datos a tiempo en 2003. Sin embargo, es más preocupante el hecho de que Irlanda no haya comunicado dato alguno hasta la fecha y que Portugal sólo haya transmitido los datos correspondientes a 2000,

con un retraso de más de un año³⁷. La Comisión inició el año pasado los correspondientes procedimientos de infracción y prepara las causas contra ambos Estados miembros.

En aplicación de los artículos 3 y 6 de la Decisión, la Comisión creó un grupo de expertos en 2001 para detectar y solucionar los problemas que pudiera suscitar su aplicación. Para asistir al grupo en sus actividades, la Comisión puso en marcha un estudio centrado en la mejora de la transferencia de datos y la detección de posibles incoherencias en estos. Hasta la fecha el grupo se ha reunido en tres ocasiones, lo que le ha permitido avanzar en relación con diversos problemas metodológicos y de transferencia de datos.

La dos primeras entregas de datos procedentes de los Estados miembros se utilizaron principalmente para establecer una comparación con los datos presentados por las asociaciones de fabricantes de automóviles en los informes conjuntos de seguimiento correspondientes a 2000 y 2001. Debe tenerse presente que en sus informes las asociaciones recurrieron a estadísticas sobre CO₂ suministradas por la AAA (Association Auxiliaire de L'Automobile) en el caso de la ACEA y la KAMA y por Marketing Systems en el caso de la JAMA. Marketing Systems y AAA basan sus cálculos en las estadísticas presentadas por los Estados miembros, complementadas y combinadas con sus propios datos técnicos sobre turismos (relativos, entre otros aspectos, al consumo de combustible y a las emisiones de CO₂). Esto significa que las fuentes de los datos son casi idénticas a las utilizadas por muchos Estados miembros. Así, por ejemplo, la base de datos sobre CO₂ de la AAA cubre, de manera consistente, más del 90% (90-92%) de las matriculaciones de la UE (el resto son cifras desconocidas). Las incertidumbres de que adolecen los datos de las asociaciones son consecuencia del carácter incompleto de los conjuntos de datos utilizados, cuyos valores pasados no han podido cuantificarse numéricamente, si bien se considera que deben de ser escasos. Los datos de los Estados miembros son los realmente válidos para el proceso de seguimiento. Las incertidumbres en las bases de datos de los Estados miembros están provocadas principalmente por las dificultades para establecer un vínculo entre los datos de matriculación y las emisiones de CO₂ de cada turismo, problema este igualmente encontrado por la AAA y por Marketing Systems. Además, unos cuantos Estados miembros han experimentado problemas para obtener un conjunto de datos completo en relación con todos los vehículos M1, pero hacen en la actualidad cuanto está en sus manos para colmar las lagunas.

Con todo, desde un punto de vista global los márgenes de error son mínimos y en síntesis los conjuntos de datos de las asociaciones corresponden plenamente con los datos comunicados por los Estados miembros (véase el cuadro 5)³⁸.

³⁷ El retraso en la comunicación de los datos portugueses ha impedido su incorporación a la presente Comunicación

³⁸ Nota: todas las cifras que figuran en este capítulo corresponden a datos no corregidos comunicados por los Estados miembros

	diferencia en g/km (2000)	diferencia en % (2000)	diferencia en g/km (2001)	diferencia en % (2001)
UE	-2	-1,3	1,8	1,1
ACEA	-2	-1,1	2,4	1,4
JAMA	-2	-1,2	-1,4	-0,8
KAMA	-5	-2,7	-1,9	-1,0

el signo “-” implica que los datos de la asociación son más elevados

Cuadro 5: Comparación de los datos sobre las emisiones específicas de CO₂ comunicados por los Estados miembros y por las asociaciones de fabricantes de automóviles

El desglose de los datos entre Estados miembros y asociaciones arroja la siguiente situación (cuadros 6 a 9):

País	Emisiones –específicas de CO ₂ de UE			
	Datos de los Estados miembros (g/km)	Datos de las asociaciones (g/km)	Diferencia (g/km)	Diferencia (%)
Austria	165,6	162,7	2,9	1,8
Bélgica	163,6	161,4	2,2	1,4
Dinamarca	172,9	176,1	-3,2	-1,8
Finlandia	178,1	179,2	-1,1	-0,6
Francia	159,8	159,6	0,2	0,1
Alemania	179,5	175,7	3,8	2,2
Grecia	166,0	167,9	-1,9	-1,4
Irlanda	-	170,8	-	-
Italia	158,3	157,0	1,3	0,8
Luxemburgo	177,0	171,2	5,8	3,4
Países Bajos	174,2	173,5	0,7	0,4
Portugal	-	156,9	-	-
España	156,2	161,0	-4,8	-3,0
Suecia	200,2	199,5	0,7	0,4
Reino Unido	177,9	176,6	1,3	0,7
UE-13	169,7	167,9	1,8	1,1

Cuadro 6: Comparación de los datos sobre emisiones específicas de CO₂ de los Estados miembros con los datos combinados de las asociaciones (datos de 2001)

Los datos correspondientes a las distintas asociaciones muestran en parte unos márgenes de error más amplios. Se ha decidido someter tales diferencias a un análisis más minucioso en el marco de contactos bilaterales entre la asociación y el Estado miembro de que se trate.

País	ACEA - emisiones específicas de CO₂			
	Datos de los Estados miembros (g/km)	Datos de la ACEA (g/km)	Diferencia (g/km)	Diferencia (%)
Austria	162,2	158,6	3,6	2,3
Bélgica	161,9	158,8	3,1	2,0
Dinamarca	173,5	174,6	-1,1	-0,6
Finlandia	180,3	181,1	-0,8	-0,4
Francia	157,8	157,6	0,2	0,1
Alemania	178,9	174,3	4,6	2,6
Grecia	165,9	-	-	-
Irlanda	-	166,9	-	-
Italia	156,4	154,6	1,8	1,2
Luxemburgo	175,2	169,0	6,2	3,7
Países Bajos	173,6	172,7	0,9	0,5
Portugal	-	155,5	-	-
España	155,8	158,1	-2,3	-1,5
Suecia	201,7	201,1	0,6	0,3
Reino Unido	176,8	175,4	1,4	0,8
UE-12	168,3	165,9	2,4	1,4

Cuadro 7: Comparación de los datos sobre emisiones específicas de CO₂ de los Estados miembros con los datos de la ACEA (datos de 2001)

País	JAMA - emisiones específicas de CO₂			
	Datos de los Estados miembros (g/km)	Datos de la JAMA (g/km)	Diferencia (g/km)	Diferencia (%)
Austria	182,5	183,0	-0,5	-0,3
Bélgica	175,0	179,9	-4,9	-2,8
Dinamarca	168,4	180,2	-11,8	-7,0
Finlandia	170,8	173,5	-2,7	-1,6
Francia	185,7	185,8	-0,1	-0,0
Alemania	182,0	183,1	-1,1	-0,6
Grecia	164,4	167,2	-2,8	-1,7
Irlanda	-	177,0	-	-
Italia	169,6	170,9	-1,3	-0,7
Luxemburgo	193,6	191,4	2,2	1,1
Países Bajos	173,9	173,5	0,4	0,2
Portugal	-	164,3	-	-
España	164,2	180,4	-16,2	-9,9
Suecia	189,1	189,2	-0,1	-0,1
Reino Unido	181,7	181,5	0,2	0,1
UE-13	178,2	179,6	-1,4	-0,8

Cuadro 8: Comparación de los datos sobre emisiones específicas de CO₂ de los Estados miembros con los datos de la JAMA (datos de 2001)

País	KAMA - emisiones específicas de CO ₂			
	Datos de los Estados miembros (g/km)	Datos de la KAMA (g/km)	Diferencia (g/km)	Diferencia (%)
Austria	196,2	197,6	-1,4	-0,7
Bélgica	188,8	189,7	-0,9	-0,5
Dinamarca	182,6	183,7	-1,1	-0,6
Finlandia	202,7	206,3	-3,6	-1,8
Francia	217,6	217,5	0,1	0,0
Alemania	207,6	209,5	-1,9	-0,9
Grecia	168,7	168,7	0,0	0,0
Irlanda	-	189,7	-	-
Italia	175,0	179,2	-4,2	-2,3
Luxemburgo	191,0	190,2	0,8	0,4
Países Bajos	185,7	185,5	0,2	0,1
Portugal	-	172,6	-	-
España	-	188,3	-	-
Suecia	197,7	199,1	-1,4	-0,7
Reino Unido	191,0	189,2	1,8	1,0
UE-12	186,6	188,5	-1,9	-1,0

Cuadro 9: Comparación de los datos sobre emisiones específicas de CO₂ de los Estados miembros con los datos de la KAMA (datos de 2001)

En resumen, los datos de la mayoría de los Estados miembros pueden calificarse de muy elevada calidad. Sin embargo, otros Estados miembros tendrán que mejorar aún dicha calidad. Por esa razón, y habida cuenta de que algunos Estados miembros entregaron con retraso los datos relativos a 2001, no se utilizaron los datos procedentes de los Estados miembro para el seguimiento oficial de los compromisos durante dicho ejercicio. Sin embargo, y según lo acordado con las asociaciones de fabricantes de automóviles, tales datos se utilizarán como base para el proceso de seguimiento a partir del año 2002 (informe de 2003). Siempre que sea necesario, se organizarán reuniones bilaterales adicionales entre los Estados miembros y las asociaciones³⁹ que lo requieran, para estudiar las razones de las diferencias constatadas entre los respectivos conjuntos de datos.

En todo caso, se mantendrán las actividades destinadas a mejorar la calidad de los datos, ya que se trata, en realidad, de una tarea permanente.

³⁹ La KAMA ha manifestado que no considera necesario celebrar reuniones bilaterales con los Estados miembros.

V. APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA 1999/94/CE

La Directiva relativa a la información facilitada al consumidor al comercializar turismos nuevos se adoptó el 13 de diciembre de 1999. Su puesta en práctica por parte de los Estados miembros estaba prevista para el 18 de enero de 2001. A finales de agosto de 2002 los siguientes Estados miembros aún no habían aplicado la Directiva: Francia, Alemania, Italia, España y Reino Unido (en determinadas partes de su territorio). En aplicación del artículo 226 del Tratado CE, la Comisión ha recurrido al Tribunal de Justicia⁴⁰.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 9 de la Directiva, la Comisión inició en julio de 2001 un estudio sobre el *“Establecimiento de recomendaciones para permitir la aplicación de los principios de las disposiciones sobre documentación de promoción en otros medios y materiales de comunicación”*. El informe final se presentó en julio de 2002⁴¹. Los resultados del estudio fueron objeto de un debate en profundidad por parte del Comité creado en virtud del artículo 10 de la Directiva. La mayoría de los Estados miembros se mostró favorable a la inclusión, lo antes posible, de la comercialización de turismos por Internet y otros medios de almacenamiento electrónicos, a la que se aplicarían requisitos equivalentes a los exigidos para la documentación publicitaria que ya está cubierta por la Directiva. Ninguno de los Estados miembros mostró interés por incluir la radio y la televisión. Se consideraron dos opciones de procedimiento por lo que respecta a las medidas a adoptar en relación con los “otros medios”. Una de ellas consiste en esperar a los informes que los Estados miembros habrán de presentar antes del 31 de diciembre de 2003 en aplicación del artículo 9⁴²; la otra implicaría la presentación de una recomendación de la Comisión que podría publicarse el próximo año (aproximadamente en las fechas mencionadas en la propuesta de exención por categorías)⁴³. La mayor parte de los Estados miembros manifestaron su preferencia por una recomendación de la Comisión sobre Internet y otros medios de almacenamiento. La Comisión tiene la intención de presentar una propuesta próximamente, basada en los resultados del estudio y los debates del Comité.

Además, varios Estados miembros describieron las dificultades encontradas en la aplicación de la Directiva. Así, por ejemplo, el requisito de añadir nuevos vehículos al cartel establecido en la última frase del anexo III no puede cumplirse en la práctica porque, por regla general, los nuevos modelos que hay que añadir son demasiados, lo cual provoca problemas para la disposición del cartel y suele ser difícil de gestionar. Por otra parte, muchos distribuidores autorizados preferirían presentar la información en una pantalla electrónica que facilitara su actualización. Se propuso la rápida modificación del anexo y el estudio de la posibilidad de establecer requisitos especiales para pantallas electrónicas. La Comisión estudiará el caso sin demora.

⁴⁰ Francia (Asunto C-161/02), Alemania (Asunto C-72/02), Italia (Asunto C-22/02), España (Asunto C-28/02), Reino Unido (Asunto C-62/02)

⁴¹ TNS (2002): *“Enable Application to other media and material of Directive 1999/94/EC”*. Informe final correspondiente al contrato de estudio ENV.C.1/ETU/2001/0009

⁴² En este caso, lo más probable es que las propuestas de modificación de la Directiva tuvieran que esperar hasta 2004, con lo que su entrada en vigor no sería posible antes de 2005-2006.

⁴³ Reglamento 1400/2002 de la Comisión

VI. ACTIVIDADES RELATIVAS A LAS MEDIDAS FISCALES

Basándose en un estudio realizado por COWI⁴⁴, el grupo de expertos sobre el marco de medidas fiscales demostró la posibilidad de obtener reducciones adicionales de CO₂, mediante la aplicación de una fiscalidad diferenciada a los vehículos, sensible a los niveles de emisión de los turismos. Recientemente, la Comisión ha presentado en una Comunicación⁴⁵ sus actividades en materia de medidas fiscales, basadas en el estudio, las cuales se centran en la matriculación y en los impuestos anuales de circulación. En opinión de la Comisión:

- Los impuestos aplicados a los vehículos constituyen un importante elemento de apoyo para la consecución del objetivo comunitario de 120 g/km en los automóviles nuevos que deberá alcanzarse a partir de 2005 (en 2010 a más tardar) y para la realización de los compromisos asumidos por la UE en el marco del Protocolo de Kioto.
- Dichos impuestos tienen que establecer una relación más directa entre el nivel de presión fiscal y el nivel de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos. Se considera que la diferenciación de los impuestos sobre los vehículos constituye un importante parámetro para mejorar la eficiencia global del consumo de combustible en los turismos nuevos. Habría que sustituir los impuestos actuales por otros completamente basados en las emisiones de CO₂ o, cuando menos, introducir un elemento en los impuestos de matriculación y de circulación que los haga sensibles a dichas emisiones. La incorporación de elementos adicionales también permitiría tener en cuenta otros objetivos ambientales nacionales como, por ejemplo, la introducción temprana de las normas EURO IV.

En el proceso de seguimiento es necesario tener en cuenta las repercusiones de las medidas fiscales.

VII. OTRAS MEDIDAS CONEXAS

La propuesta de la Comisión en materia de homologación por lo que respecta a las emisiones de dióxido de carbono y al consumo de combustible de los vehículos industriales ligeros⁴⁶ (categoría N1) está siendo debatida por el Consejo y el Parlamento Europeo. Además, la Comisión ha iniciado un estudio sobre las medidas de reducción del CO₂ dirigidas a este tipo de vehículos⁴⁷. Los servicios de la Comisión tienen la intención de presentar los resultados de este estudio el próximo año en una comunicación, en la que también se tendrán en cuenta, si procede, los debates relacionados con la Comunicación de la Comisión en materia de acuerdos medioambientales⁴⁸.

⁴⁴ COWI (2001): *"Fiscal measures to reduce CO₂ emissions from new passenger cars."* Informe final correspondiente al contrato de estudio ENV.D.3/ETU/2000/0027.

Véase http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

⁴⁵ COM (2002) 431 final

⁴⁶ COM (2001) 543 final

⁴⁷ *"Preparation of measures to reduce CO₂ emissions from N1 vehicles"*, estudio llevado a cabo por RAND Europe, Institut für das Kraftfahrtwesen (Aquisgrán), Transport&Mobility (Lovaina).

⁴⁸ COM (2002) 412 final

La Comisión ha comenzado a estudiar la cuestión del aire acondicionado móvil⁴⁹, centrándose en las posibles opciones para medir y, en caso de que sea posible, reducir, por una parte, el consumo adicional de combustible y las emisiones de CO₂ que lo acompañan y para limitar, por otra, las emisiones de líquido de refrigeración (HFC-13a).

Ambas actividades forman parte del Programa Europeo sobre el Cambio Climático⁵⁰.

VIII. CONCLUSIONES

La estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ de los turismos y aumentar el ahorro de combustible tiene como objetivo lograr —hacia 2005 y, en cualquier caso, antes de que finalice 2010— un valor medio de emisiones específicas en los turismos nuevos matriculados en la Comunidad de 120g /km. El valor de emisiones específicas logrado en el año 2001 oscila entre 167 y 170g /km, en claro contraste con los 186g /km registrados en 1995, año de referencia de la estrategia. Aunque todas las previsiones indican que es muy poco probable que el objetivo establecido en la estrategia comunitaria se obtenga en una fecha tan próxima como 2005, resulta realista confiar en que sea posible alcanzarlo en 2010, siempre y cuando se adopten las medidas necesarias y se realicen todos los esfuerzos para ello. Parece evidente que para alcanzar el objetivo global serán necesarios los tres pilares de la estrategia.

La Comunicación en materia de fiscalidad de los vehículos recientemente publicada por la Comisión presenta, entre otros elementos, diversas opciones impositivas en apoyo de la estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂. Asimismo, serán de especial importancia los resultados del estudio de 2003⁵¹ relativo al potencial con que cuentan las asociaciones de fabricantes para efectuar reducciones adicionales de CO₂, al objeto de ir aproximándose hacia el objetivo comunitario de 120 g/km previsto para 2012.

La puesta en práctica de los compromisos asumidos por la industria automovilística registra progresos satisfactorios. Los informes conjuntos ponen de manifiesto que la ACEA y la JAMA han efectuado avances significativos hasta la fecha, mientras que la KAMA tendrá que redoblar sus esfuerzos de manera apreciable. Para alcanzar el objetivo final de 140 g/km las tres asociaciones deberán mantener o incrementar sus esfuerzos. A la luz de los informes conjuntos, la Comisión no tiene razones particulares para sospechar que la ACEA y la JAMA no serán capaces de cumplir sus respectivos compromisos. Por lo que se refiere a la KAMA, existen motivos de preocupación en cuanto a los progresos efectuados hasta la fecha. Dicha asociación deberá realizar importantes esfuerzos adicionales si desea alcanzar su objetivo. Debe tenerse en cuenta que las asociaciones de fabricantes de automóviles han enumerado diversos problemas en relación con sus compromisos respectivos y que en las conversaciones mantenidas han confirmado su intención de cumplir lo asumido.

⁴⁹ En sus conclusiones de 10 de octubre de 2000, los Ministros de Medio Ambiente de la UE invitaron a la Comisión Europea a que estudiara posibles medidas para reducir todas las emisiones de efecto invernadero procedentes del aire acondicionado en vehículos, al objeto de elaborar propuestas al respecto.

⁵⁰ COM (2001) 580 final

⁵¹ 2003 por lo que respecta a la ACEA y la JAMA y 2004 en el caso de la KAMA.

Algunos Estados miembros mantienen su retraso por lo que respecta al calendario de aplicación de la Directiva 1999/94 y de la Decisión 1753/2000, circunstancia esta que obstaculiza la puesta en práctica de la estrategia y su seguimiento.

Durante el período de referencia la Comisión siguió llevando adelante sus actividades en materia de medidas de reducción del CO₂ en los vehículos industriales ligeros y comenzó a tratar la cuestión del aire acondicionado móvil.

ANEXO {SEC(2002) 1338}

- 1) Seguimiento del compromiso de la ACEA en materia de reducción de las emisiones de CO₂ procedentes de turismos (2001) - Informe conjunto de la Asociación de Fabricantes Europeos de Automóviles y de los servicios de la Comisión, versión final de 25.06.2002.
- 2) Seguimiento del compromiso de la JAMA en materia de reducción de las emisiones de CO₂ procedentes de turismos (2001) - Informe conjunto de la Asociación de Fabricantes Japoneses de Automóviles y de los servicios de la Comisión, versión final de 28.06.2002.
- 3) Seguimiento del compromiso de la KAMA en materia de reducción de las emisiones de CO₂ procedentes de turismos (2001) - Informe conjunto de la Asociación de Fabricantes Coreanos de Automóviles y de los servicios de la Comisión, versión final de 28.06.2002.

Los anexos sólo están disponibles en lengua inglesa