



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Documento de sesión

A7-0168/2013

13.5.2013

*****I**

INFORME

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) nº 510/2011 a fin de establecer las normas para alcanzar el objetivo de 2020 de reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos
(COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD))

Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

Ponente: Holger Krahmer

Ponente de opinión (*):
Markus Pieper, Comisión de Industria, Investigación y Energía

(*). Procedimiento de comisiones asociadas – artículo 50 del Reglamento

Explicación de los signos utilizados

- * Procedimiento de consulta
- *** Procedimiento de aprobación
- ***I Procedimiento legislativo ordinario (primera lectura)
- ***II Procedimiento legislativo ordinario (segunda lectura)
- ***III Procedimiento legislativo ordinario (tercera lectura)

(El procedimiento indicado se basa en el fundamento jurídico propuesto en el proyecto de acto.)

Enmiendas a un proyecto de acto

En las enmiendas del Parlamento las modificaciones introducidas en el proyecto de acto se señalan en ***cursiva negrita***. La utilización de la *cursiva fina* constituye una indicación para los servicios técnicos referente a elementos del proyecto de acto para los que se propone una corrección con miras a la elaboración del texto final (por ejemplo, elementos claramente erróneos u omitidos en alguna versión lingüística). Estas propuestas de corrección están supeditadas al acuerdo de los servicios técnicos interesados.

En las cabeceras de las enmiendas relativas a un acto existente que se quiere modificar con el proyecto de acto, figuran una tercera y cuarta líneas en las que se indican, respectivamente, el acto existente y la disposición en cuestión. Las partes retomadas de una disposición de un acto existente que el Parlamento desee modificar pero que no se hayan modificado en el proyecto de acto se señalarán en **negrita**. Las supresiones que se refieran a dichos pasajes se indicarán de la siguiente manera: [...].

ÍNDICE

	Página
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	22
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE INDUSTRIA, INVESTIGACIÓN Y ENERGÍA (*).....	24
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TURISMO.....	37
PROCEDIMIENTO	52

(*) Procedimiento de comisiones asociadas – artículo 50 del Reglamento

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 510/2011 a fin de establecer las normas para alcanzar el objetivo de 2020 de reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos

(COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD))

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2012)0394),
 - Vistos el artículo 294, apartado 2, y el artículo 192, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C7-0185/2012),
 - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
 - Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo de 12 de diciembre de 2012¹,
 - Previa consulta al Comité de las Regiones,
 - Visto el artículo 55 de su Reglamento,
 - Vistos el informe de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria y las opiniones de la Comisión de Industria, Investigación y Energía y de la Comisión de Transportes y Turismo (A7-0168/2013),
1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación;
 2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si se propone modificar sustancialmente su propuesta o sustituirla por otro texto;
 3. Encarga a su Presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

Enmienda 1

Propuesta de Reglamento

Considerando 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 bis) El Reglamento (UE) n° 510/2011

¹ DO C 44, de 15.2.2013, p. 109.

establece normas en materia de emisiones de CO₂ para los vehículos comerciales ligeros nuevos. Dado que hay una relación directa entre las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible, dicho Reglamento tiene una gran repercusión en los usuarios de los vehículos comerciales ligeros, que son a menudo empresas y parques móviles de pequeño tamaño. Teniendo en cuenta la carga derivada de los crecientes costes del combustible, las normas definidas en dicho Reglamento tienen también por objeto reducir el consumo de combustible y los costes conexos para los propietarios de vehículos comerciales ligeros de forma rentable.

Justificación

Es importante intentar reducir las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible. Dado que el combustible supone un coste cada vez más importante para las empresas, que representa tradicionalmente una tercera parte de los costes de propiedad y explotación, conviene que el presente Reglamento procure minimizar el consumo de combustible de una forma rentable.

Enmienda 2 **Propuesta de Reglamento**

Considerando 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 ter) El hecho de que los objetivos se alteren con demasiada frecuencia crea incertidumbre en la industria del automóvil y, además, afecta a la competitividad mundial.

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento **Considerando 2**

Texto de la Comisión

Enmienda

(2) Procede aclarar que, a efectos de la

(2) Procede aclarar que, a efectos de la

verificación del cumplimiento del objetivo de 147 g de CO₂/km, las emisiones de CO₂ deben seguir midiéndose de conformidad con el Reglamento (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, así como con sus medidas de ejecución y mediante tecnologías innovadoras.

verificación del cumplimiento del objetivo de 147 g de CO₂/km, las emisiones de CO₂ deben seguir midiéndose de conformidad con el Reglamento (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, así como con sus medidas de ejecución y mediante tecnologías innovadoras. ***No obstante, los estudios realizados por la Comisión han demostrado que los procedimientos de ensayo utilizados para medir las emisiones de CO₂ en el marco de dicho Reglamento no han impedido que los fabricantes hagan un mayor uso de la flexibilidad, lo que ha dado lugar a supuestas reducciones de las emisiones de CO₂ que no se atribuyen a mejoras tecnológicas ni se pueden conseguir en condiciones de circulación real por carretera. Por consiguiente, deben revisarse urgentemente el Reglamento (CE) n° 715/2007 y el nuevo ciclo de conducción europeo a fin de garantizar que los procedimientos de ensayo reflejen fielmente las emisiones de CO₂ generadas por una conducción real en carretera. El siguiente paso debe consistir en incorporar al Derecho de la Unión el procedimiento mundial de ensayo de vehículos ligeros (WLTP), que se está desarrollando en la actualidad bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, en cuanto esté finalizado.***

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento Considerando 4

Texto de la Comisión

(4) Reconociendo las repercusiones desproporcionadas en los fabricantes más pequeños derivadas del cumplimiento de objetivos de emisiones específicos definidos en función de la utilidad de los vehículos, la elevada carga administrativa del procedimiento de excepción y el beneficio únicamente marginal desde el punto de vista de la reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos vendidos por esos fabricantes, los productores que produzcan anualmente menos de **500** vehículos comerciales ligeros nuevos están excluidos del ámbito de aplicación del objetivo de emisiones específicas y de la prima por exceso de emisiones.

Enmienda

(4) Reconociendo las repercusiones desproporcionadas en los fabricantes más pequeños derivadas del cumplimiento de objetivos de emisiones específicos definidos en función de la utilidad de los vehículos, la elevada carga administrativa del procedimiento de excepción y el beneficio únicamente marginal desde el punto de vista de la reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos vendidos por esos fabricantes, los productores que produzcan anualmente menos de **1 000** vehículos comerciales ligeros nuevos están excluidos del ámbito de aplicación del objetivo de emisiones específicas y de la prima por exceso de emisiones.

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) Para permitir a la industria del automóvil realizar inversiones a largo plazo e innovar, conviene indicar cómo debe modificarse el presente Reglamento de cara al período posterior a 2020. Estas indicaciones deben basarse en una evaluación del porcentaje de reducción necesario en consonancia con los objetivos climáticos a largo plazo de la Unión y de sus repercusiones en la creación de tecnología rentable de reducción de CO₂ para los automóviles. Conviene, por lo

Enmienda

(6) Para permitir a la industria del automóvil realizar inversiones a largo plazo e innovar, conviene indicar cómo debe modificarse el presente Reglamento de cara al período posterior a 2020. Estas indicaciones deben basarse en una evaluación del porcentaje de reducción necesario en consonancia con los objetivos climáticos a largo plazo de la Unión y de sus repercusiones en la creación de tecnología rentable de reducción de CO₂ para los automóviles. Conviene, por lo

tanto, *que estos aspectos se revisen* y que la Comisión *presente un informe y, si procede, las propuestas apropiadas en materia de objetivos para después de 2020.*

tanto, *fijar en el presente Reglamento un objetivo para 2025, con un intervalo indicativo de entre 105 g y 120 g de CO₂/km como valor medio de emisiones para los vehículos comerciales ligeros nuevos* y que la Comisión *lleve a cabo un estudio de las posibilidades de alcanzar dicho objetivo de manera rentable.*

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento Considerando 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(6 bis) Los supercréditos constituyen un instrumento importante para los fabricantes a la hora de generar un cambio tecnológico y de ofrecer un incentivo para invertir en tecnologías innovadoras con un bajo nivel de emisiones. Asimismo, son un instrumento eficaz para alcanzar los objetivos del Reglamento (UE) n° 510/2011 sin imponer cargas adicionales a los contribuyentes de la Unión. Con los supercréditos se pueden promover numerosos tipos de sistemas de tracción alternativos. Por lo tanto, el régimen de supercréditos debe prolongarse más allá de 2018, como se establece en el Reglamento (UE) n° 510/2011.

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento Considerando 10

Texto de la Comisión

Enmienda

(10) El Reglamento exige que la Comisión lleve a cabo una evaluación de impacto con el fin de revisar los procedimientos de ensayo para que reflejen debidamente el

(10) El Reglamento exige que la Comisión lleve a cabo una evaluación de impacto con el fin de revisar los procedimientos de ensayo para que reflejen debidamente el

comportamiento real de los vehículos en materia de emisiones de CO₂. Este trabajo se está efectuando mediante la elaboración de un procedimiento mundial de ensayo de vehículos ligeros en el marco de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, el cual no ha concluido todavía. *En vista de ello, el anexo I del Reglamento (CE) n° 443/2009 establece límites de emisión para 2020 medidos con arreglo al Reglamento (CE) n° 715/2007 y al anexo XII del Reglamento (CE) n° 692/2008. Cuando se modifiquen* los procedimientos de ensayo, los límites establecidos en el anexo I deben adaptarse para garantizar una exigencia comparable para todos los fabricantes y clases de vehículos.

comportamiento real de los vehículos en materia de emisiones de CO₂. Este trabajo se está efectuando mediante la elaboración de un procedimiento mundial de ensayo de vehículos ligeros (*World Light Duty Test Procedure, WLTP*) en el marco de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, el cual no ha concluido todavía. *Habida cuenta de lo anterior, y considerando las deficiencias del ciclo de ensayos actual, se debe desarrollar rápidamente un nuevo ciclo de ensayos que refleje adecuadamente las emisiones reales de los automóviles, de modo que queden excluidas interpretaciones divergentes y desviaciones entre los Estados miembros. Para garantizar que con este Reglamento se consigue la reducción anticipada de las emisiones, el procedimiento de ensayo debe pasar a ser el WLTP a partir del 1 de enero de 2017 e incorporarse al Derecho de la Unión. La Comisión debe examinar si resulta necesario complementar dicho procedimiento con otras disposiciones cuando lo incorpore al Derecho de la Unión, con vistas a garantizar que los procedimientos de ensayo reflejen con precisión las emisiones generadas por la conducción real en carretera. Cuando en 2017, a más tardar, se aplique el WLTP para los fines del presente Reglamento, los límites establecidos en el anexo I deben adaptarse para garantizar una exigencia comparable para todos los fabricantes y clases de vehículos. Si el WLTP no se ha adoptado antes del 1 de enero de 2017, la Comisión deberá modificar, en la primera ocasión que se le presente, los procedimientos de medición previstos en el Reglamento (CE) n° 715/2007 para tener en cuenta las emisiones reales de CO₂ de los vehículos en carretera.*

Enmienda 8
Propuesta de Reglamento

Considerando 10 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(10 bis) Conviene evaluar la necesidad de alejarse de los objetivos en cuanto a emisiones de CO₂ y reemplazarlos por objetivos relacionados con la eficiencia energética, ya que los objetivos relativos a las emisiones de CO₂ no tienen en cuenta en ningún momento las emisiones perjudiciales que generan los actuales motores de combustión interna. Por lo tanto, la Comisión debe presentar un informe al respecto.

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento
Considerando 10 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(10 ter) Las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el suministro de energía y la fabricación y el desguace de vehículos constituyen componentes importantes de la actual huella de carbono general del transporte por carretera y su importancia probablemente aumentará en el futuro. Por tanto, deben tomarse medidas políticas para orientar a los fabricantes hacia soluciones óptimas que tengan en cuenta, en particular, las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a la generación de energía que se suministra a los vehículos, como la electricidad y los combustibles alternativos, así como para garantizar que dichas emisiones desde la fuente no minen los beneficios relacionados con la mejora del uso operativo de la energía de los vehículos,

como pretende el presente Reglamento. A tal fin, sería conveniente que la Comisión considere, en la futura revisión del presente Reglamento para el período posterior a 2020, un enfoque reglamentario que tenga en cuenta las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el suministro energético y el ciclo de vida del vehículo.

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 1 bis (nuevo)

Reglamento (UE) n° 510/2011

Artículo 1 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 bis) En el artículo 1, después del apartado 2, se añade el apartado siguiente:

«2 bis. A partir de 2025, el presente Reglamento fija un objetivo con un intervalo indicativo de entre 105 y 120 g de CO₂/km como promedio de emisiones del parque de vehículos comerciales ligeros nuevos, medido con arreglo al Reglamento (CE) n° 715/2007 y sus medidas de ejecución y el anexo XII del Reglamento (CE) n° 692/2008.».

Enmienda 11

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 2

Reglamento (UE) n° 510/2011

Artículo 2 – apartado 4

Texto de la Comisión

Enmienda

4. El artículo 4, el artículo 8, apartado 4, letras b) y c), el artículo 9 y el artículo 10, apartado 1, letras a) y c), no se aplicarán a

4. El artículo 4, el artículo 8, apartado 4, letras b) y c), el artículo 9 y el artículo 10, apartado 1, letras a) y c), no se aplicarán a

los fabricantes que hayan producido, junto con todas sus empresas vinculadas, menos de **500** vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la UE en el año civil anterior.

los fabricantes que hayan producido, junto con todas sus empresas vinculadas, menos de **1 000** vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la UE en el año civil anterior.

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 2 bis (nuevo)

Reglamento (UE) n° 510/2011

Artículo 3 – apartado 1 – letra h

Texto de la Comisión

Enmienda

(2 bis) En el artículo 3, apartado 1, la letra h) se sustituye por el texto siguiente:

«h) «emisiones específicas de CO₂»: las emisiones de CO₂ de un vehículo comercial ligero medidas de conformidad con el Reglamento (CE) n° 715/2007 y descritas como emisiones máxicas de CO₂ (combinadas) en el certificado de conformidad del vehículo completo o completado; a efectos de aplicación de este punto, el procedimiento mundial de ensayo de vehículos ligeros (World Light Duty Test Procedure, WLTP) se aplicará, en su caso, desde la entrada en vigor de las modificaciones pertinentes de los métodos de medición establecidas en el Reglamento (CE) n° 715/2007 y el Reglamento (CE) n° 692/2008 o no más tarde del 1 de enero de 2021.»

Enmienda 13

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 2 ter (nuevo)

Reglamento (UE) n° 510/2011

Artículo 5

Texto de la Comisión

Enmienda

(2 ter) El artículo 5 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 5

Supercréditos

En el cálculo de las emisiones medias específicas de CO₂, cada vehículo comercial ligero nuevo con emisiones específicas de CO₂ por debajo de 50 g de CO₂/km equivaldrá a:

– 3,5 vehículos comerciales ligeros en 2014,

– 3,5 vehículos comerciales ligeros en 2015,

– 2,5 vehículos comerciales ligeros en 2016,

– 1,5 vehículos comerciales ligeros en 2017,

– 1,3 vehículos comerciales ligeros cada año entre 2018 y 2023.

Durante el régimen de los supercréditos, el porcentaje máximo de vehículos industriales ligeros nuevos cuyas emisiones específicas sean inferiores a 1 g de CO₂/km que se tendrá en cuenta para la aplicación de los multiplicadores indicados en el párrafo primero no excederá del 1 % por fabricante.

Enmienda 14

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 2 quater (nuevo)

Reglamento (UE) n° 510/2011

Artículo 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(2 quater) Se añade el siguiente artículo:

«Artículo 5 bis

Dispositivos de limitación de velocidad

A partir del 1 de enero de 2014 y cada uno de los años naturales siguientes, todos los fabricantes de vehículos comerciales ligeros equiparán dichos vehículos con dispositivos de limitación de velocidad que permitan una velocidad máxima de 120 km/h.».

Justificación

Los dispositivos de limitación de velocidad son un medio muy efectivo para reducir el consumo de combustible que permitirían a los fabricantes cumplir los objetivos de reducción del presente Reglamento con un coste mucho menor.

Enmienda 15 **Propuesta de Reglamento**

Artículo 1 – punto 2 quinquies (nuevo)

Reglamento (UE) n° 510/2011

Artículo 8 – apartado 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(2 quinquies) En el artículo 8, se inserta el apartado siguiente:

«4 bis. Si, como resultado de la comprobación de la conformidad de la producción, con arreglo al artículo 12, apartado 3, de la Directiva 2007/46/CE, un Estado miembro determina que las emisiones de CO₂ de un vehículo de producción se alejan de forma significativa del límite de homologación, debe comunicarse dicha desviación a la Comisión, junto con los datos específicos dispuestos en el anexo II del presente Reglamento.

Las emisiones concretas de CO₂ para cada tipo de vehículo en el que se ha detectado una desviación deben ajustarse en consecuencia cuando se calcule la media de emisiones de CO₂ específicas el siguiente año natural.».

Enmienda 16

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 2 sexies (nuevo)

Reglamento (CE) no 510/2011

Artículo 8 – apartado 4 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(2 sexies) En el artículo 8, se inserta el apartado siguiente:

«4 ter. La Comisión supervisará los valores de emisiones reales de CO₂ comunicadas para cada tipo de vehículo y fabricante, de acuerdo con las mejores fuentes de información disponibles, y en sus informes de supervisión anuales publicará una comparación de dichos valores con los valores de homologación.»

Justificación

Numerosas fuentes proporcionan información sobre los datos reales de consumo mundial de combustible. Estos incluyen: información recabada y comunicada por particulares acerca de su propio consumo de combustible; supervisión del consumo de combustible de vehículos de alquiler; y ensayos llevados a cabo por organizaciones de consumidores/automovilistas. La información procedente de estas y otras fuentes puede combinarse para proporcionar una perspectiva de la evolución de la diferencia entre el consumo mundial real y el de homologación, así como para permitir comparar el rendimiento de los vehículos de distintos fabricantes.

Enmienda 17

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 3 bis (nuevo)

Reglamento (UE) nº 510/2011

Artículo 12 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

(3 bis) En el artículo 12, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Se tendrán en cuenta las reducciones de CO₂ logradas mediante el uso de tecnologías innovadoras o de una

combinación de estas («paquetes de tecnologías innovadoras»), previa solicitud por parte de un proveedor o fabricante. [...]»

Justificación

No pueden limitarse las tecnologías innovadoras.

Enmienda 18
Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 3 ter (nuevo)
Reglamento (UE) n° 510/2011
Artículo 12 – apartado 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión

Enmienda

(3 ter) En el artículo 12, apartado 2, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«2. «La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, disposiciones de desarrollo relativas a un procedimiento de aprobación de las tecnologías innovadoras o los paquetes de tecnologías innovadoras a que se refiere el apartado 1 antes del 31 de diciembre de 2013. Estos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 14, apartado 2, del presente Reglamento. Esas disposiciones de desarrollo serán conformes a lo dispuesto en el artículo 12, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 443/2009 y se basarán en los siguientes criterios para las tecnologías innovadoras:».

Enmienda 19
Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 3 quater (nuevo)
Reglamento (UE) n° 510/2011
Artículo 12 – apartado 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(3 quater) En el artículo 12 se añade el siguiente párrafo:

«4 bis. La Comisión presentará, a más tardar el 31 de diciembre de 2013, unas disposiciones de ejecución revisadas para el procedimiento de autorización de las ecoinnovaciones con vistas a facilitar la presentación de solicitudes para el uso de tecnologías innovadoras y publicará a continuación un manual sobre la forma de presentar dichas solicitudes.»

Justificación

El Reglamento (UE) n° 510/2011 establece que, para alcanzar el objetivo de la UE, deben tenerse en cuenta las reducciones de emisiones de CO₂ obtenidas mediante el uso de tecnologías innovadoras. No obstante, en el pasado solo se ha presentado una solicitud de este tipo. Esta situación puede mejorar mediante una revisión del procedimiento de autorización para facilitar la presentación de solicitudes y la publicación de un manual.

Enmienda 20

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 4 – letra a

Reglamento (UE) n° 510/2011

Artículo 13 – apartado 1

Texto de la Comisión

«A más tardar el 31 de diciembre de 2014, la Comisión *examinará* los objetivos de emisiones específicas, *las normas y otros aspectos del presente Reglamento con el fin de fijar los objetivos en materia de emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos para el período posterior a 2020.*».

Enmienda

A más tardar el 1 de enero de 2017, la Comisión *completará una revisión de* los objetivos de emisiones específicas *contemplados en el anexo I y de las excepciones contempladas en el artículo 11, con el fin de definir:*

- *las posibilidades de alcanzar, para el año 2025, un objetivo dentro de un intervalo indicativo de entre 105 y 120 g de CO₂/km de manera rentable a menos que se justifique adecuadamente un objetivo inferior en vista del uso de*

tecnologías de bajas emisiones y de la introducción de estas en el mercado; así como

- los aspectos relevantes de la aplicación de dicho objetivo, incluida la prima por exceso de emisiones.

Sobre la base de esa revisión y de la evaluación de impacto que la acompaña, que incluirá una evaluación general de la repercusión en la industria automovilística y en sus industrias dependientes, la Comisión elaborará, si procede, y por el procedimiento legislativo ordinario, una propuesta para que el Parlamento Europeo y el Consejo modifiquen el presente Reglamento de la manera más neutra posible desde el punto de vista de la competencia y que sea equitativa y sostenible desde el punto de vista social.

Enmienda 21

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 4 – letra b – guión - 1 (nuevo)

Reglamento (UE) nº 510/2011

Artículo 13 – apartado 6 – párrafo 1

Texto de la Comisión

Enmienda

– el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«6. La Comisión incluirá los vehículos comerciales ligeros en la evaluación de impacto y en la revisión de los procedimientos de medición de las emisiones de CO₂ de conformidad con el artículo 13, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 443/2009, con vistas, en su caso, a aplicar el WLTP como procedimiento de medición antes del 1 de enero de 2017. La Comisión presentará, en particular, propuestas apropiadas para adaptar estos procedimientos de manera que reflejen correctamente las emisiones de CO₂ reales

generadas por los vehículos comerciales ligeros e incluyan las tecnologías innovadoras y los paquetes de tecnologías innovadoras aprobados tal y como se definen en el artículo 12 y que podrían reflejarse en el ciclo de ensayos. La Comisión velará por que esos procedimientos se revisen posteriormente de forma periódica.».

Enmienda 22
Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 4 – letra b – guión - 1 bis (nuevo)
Reglamento (UE) n° 510/2011
Artículo 13 – apartado 6 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

– se inserta el párrafo 1 bis siguiente:

«A fin de garantizar que se reflejen las emisiones reales correctamente y que los valores de CO₂ calculados sean estrictamente comparables, la Comisión garantizará, en virtud del artículo 14, apartado 3, del Reglamento n° 715/2007, que se definan estrictamente los elementos que ejerzan una influencia importante en las emisiones de CO₂ medidas durante el procedimiento de ensayo, con objeto de evitar que los fabricantes utilicen los mecanismos de flexibilidad del ciclo de ensayos.».

Enmienda 23
Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 4 – letra b – guión - 1 ter (nuevo)
Reglamento (UE) n° 510/2011
Artículo 13 – apartado 6 – párrafo 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

– Se inserta el párrafo 1 ter siguiente:

«Con el fin de verificar que las emisiones de CO₂ de los vehículos de producción se ajustan a los valores de la homologación, se garantizará que se obtengan los valores de aerodinámica y resistencia a la rodadura de los vehículos en los que se esté comprobando la conformidad de producción.».

Enmienda 24

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 5
Reglamento (UE) n° 510/2011
Anexo I – punto 1 – letra c

Texto de la Comisión

c) A partir de 2020:
Emisiones específicas indicativas de CO₂ =
 $147 + a \times (M - M_0)$
donde:
M = masa del vehículo en kilogramos (kg)
M₀ = valor adoptado con arreglo al
artículo 13, **apartado 2**
a = 0,096.

Enmienda

c) A partir de 2020:
Emisiones específicas indicativas de CO₂ =
 $147 + a \times (M - M_0)$
donde:
M = masa del vehículo en kilogramos (kg)
M₀ = valor adoptado con arreglo al
artículo 13, **apartado 5**
a = 0,096.

Justificación

Corrección: error en la propuesta de la Comisión.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En 2011, el Parlamento Europeo y el Consejo aprobaron el Reglamento (UE) n° 510/2011, que pretende reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos. El artículo 13, apartado 1, del Reglamento requiere que la Comisión confirme la viabilidad del objetivo medio del parque móvil a largo plazo de 147 g de CO₂ por km a partir de 2020 y establezca las normas que permitan alcanzar este objetivo. Al adoptar su propuesta COM(2012)0394, de 11 de julio de 2012, la Comisión ha atendido a la demanda de los colegisladores y ha confirmado que el objetivo de 147 g establecido en el artículo 1, apartado 2, del Reglamento (UE) es factible.

Objetivo para el año 2020

El ponente considera que este objetivo a largo plazo de 147 g de CO₂/km, que se aplicará a partir de 2020, no debe cambiarse. Se trata de un objetivo ambicioso que se acordó en 2011, menos de dos años antes de la adopción de la propuesta de la Comisión que confirma su viabilidad. Por lo tanto, el ponente respalda plenamente la propuesta de la Comisión que confirma que el objetivo para 2020 es viable desde el punto de vista técnico. El ponente se opone a cualquier modificación del actual objetivo a largo plazo de 147 g de CO₂/km por los siguientes motivos:

- desde que se acordó el objetivo de 147 g no se ha producido ningún cambio en las circunstancias medioambientales o económicas que justifique un cambio en el nivel de ambición en este momento;
- el artículo 13, apartado 1, del Reglamento (UE) n° 510/2011, otorga a la Comisión la competencia para confirmar la viabilidad del objetivo a largo plazo. Evidentemente, la intención de esta disposición no era que la Comisión pudiera proponer un objetivo más ambicioso. Por lo tanto, es coherente con la letra y el espíritu del artículo 13, apartado 1, de no modificar el objetivo a largo plazo previsto en el Reglamento actual;
- los fabricantes también necesitan seguridad en la planificación. El objetivo de emisiones de CO₂ para 2020 se acordó hace tan solo dos años; cualquier cambio adicional a estas alturas solo socavaría esta necesidad legítima de seguridad;
- el largo ciclo de desarrollo de los vehículos comerciales ligeros siempre debe tenerse en cuenta al determinar los objetivos de emisiones de CO₂. Los fabricantes ya se encuentran en las últimas fases de planificación en relación con los vehículos que se comercializarán en 2020. Una modificación del objetivo a estas alturas repercutiría de forma negativa en los ciclos de producción de los fabricantes;
- una modificación del objetivo también socavaría la credibilidad general de los objetivos a largo plazo, puesto que el carácter de un objetivo a largo plazo en sí mismo es, por definición, que siga aplicándose durante un largo período (es decir, el período de 2011 a 2020);
- si bien algunos estudios afirman que el objetivo para 2020 podría ser más ambicioso, también hay estudios que concluyen que el objetivo de 147 g es demasiado ambicioso.

Así pues, no existen fundamentos sólidos para cambiar el objetivo en ninguna de las dos direcciones;

- la carencia de datos: hasta ahora se ha producido una carencia de datos, en particular con respecto a los llamados «vehículos multifásicos». No se dispondrá de suficientes datos de control hasta 2014. No se deberían debatir nuevos objetivos sin disponer de datos suficientes y fiables;
- otro factor que se ha de tener en cuenta es la actual situación económica, que está determinada por una crisis financiera. Por lo tanto, no se deberían imponer más cargas económicas a los fabricantes europeos mediante el establecimiento de objetivos más ambiciosos;
- unos objetivos más ambiciosos podrían incrementar los costes de inversión (por ejemplo, de investigación y desarrollo) por parte de los fabricantes. Los vehículos N₁ los suelen utilizar los artesanos, los servicios de mensajería y entrega urgente y muchos minoristas, como por ejemplo floristas y restauradores, de los cuales la mayoría son PYME. La revisión de la legislación no debería dar lugar a la imposición de ninguna carga adicional para las PYME;
- el ponente respeta el acuerdo sobre el objetivo a largo plazo que se alcanzó tras unas largas y difíciles negociaciones entre el Parlamento Europeo y el Consejo en 2011.

Supercréditos

Los supercréditos son créditos adicionales para los vehículos con bajo nivel de emisiones. En el actual Reglamento (UE) n° 510/2011, cada vehículo con bajo nivel de emisiones que emita menos de 50 g de CO₂/km obtendrá una bonificación adicional para el parque móvil del fabricante. De acuerdo con el Reglamento (UE) n° 510/2011, el régimen de los supercréditos expirará en 2018. Aunque los supercréditos forman parte de la nueva propuesta de la Comisión sobre las emisiones de CO₂ de los turismos, no se incluyen en la propuesta actual relativa a las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros. Sin embargo, el ponente considera que los supercréditos son un instrumento importante para estimular la comercialización de vehículos con bajo nivel de emisiones y motivar a los fabricantes para que desarrollen tecnologías con bajas emisiones de CO₂. Puesto que todavía no se sabe cuál será la principal tecnología con bajas emisiones en el futuro, el régimen de los supercréditos debería mantenerse. Al mismo tiempo, este régimen no requiere ningún recurso financiero adicional y, en consecuencia, no incrementa la carga para los contribuyentes.

Ecoinnovaciones

El ponente acoge con satisfacción el planteamiento de la Comisión de mantener las ecoinnovaciones en la propuesta. Se deberían respaldar nuevas innovaciones, y la propuesta ofrece un incentivo evidente para ello. Debería simplificarse el proceso de autorización y siempre se deberían respaldar las tecnologías eficientes.

20.3.2013

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE INDUSTRIA, INVESTIGACIÓN Y ENERGÍA (*)

para la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 510/2011 a fin de establecer las normas para alcanzar el objetivo de 2020 de reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos
(COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD))

Ponente de opinión: Markus Pieper

BREVE JUSTIFICACIÓN

En 2011 el Parlamento Europeo y el Consejo aprobaron el Reglamento (UE) n° 510/2011, por el que se establece un objetivo de emisiones de 147 g de CO₂/km a partir de 2020 para los vehículos comerciales ligeros nuevos (categoría N1) matriculados por primera vez en la Unión y que no se hubieran matriculado anteriormente fuera de la Unión, excepto durante un período limitado.

El Reglamento establece también:

Un período de introducción gradual con un objetivo de emisiones específico de 175 g de CO₂/km entre 2014 y 2017: en 2014, el 70 % del parque de un fabricante deberá cumplir este objetivo, en 2015, el 75 %, en 2016, el 80 % y a partir de 2017, el 100 %;

Supercréditos para cada vehículo comercial ligero nuevo con emisiones de CO₂ inferiores a 50 g de CO₂/km;

Penalizaciones («prima por exceso de emisiones») para el fabricante que no cumpla los objetivos de emisiones de CO₂;

Excepciones para los pequeños fabricantes con una producción de menos de 22 000 vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión por año natural;

Contribución a la ecoinnovación para el fabricante que utilice tecnologías innovadoras para reducir las emisiones de CO₂.

Las emisiones específicas indicativas de CO₂ para cada vehículo comercial ligero nuevo se miden sobre la base de la masa del vehículo, expresada en gramos por kilómetro.

Los objetivos obligatorios para 2020 incluidos en la legislación vigente deben aplicarse. Según el análisis técnico realizado para la evaluación de impacto, se podrá disponer de las tecnologías para alcanzar el objetivo de 147 g de CO₂/km en 2020.

La actual propuesta legislativa de la Comisión, que modifica el Reglamento (UE) n° 510/2011, establece las modalidades que permitirán alcanzar los objetivos. Las medidas propuestas se pueden resumir como sigue:

- se confirma la viabilidad del objetivo de CO₂ en 2020 para los vehículos comerciales ligeros;
- el objetivo se seguirá fijando sobre la base de la masa del vehículo y de su curva de valor límite relativo;
- se seguirán aplicando las ecoinnovaciones y la prima por exceso de emisiones;
- los pequeños fabricantes, que producen menos de 500 vehículos comerciales ligeros al año quedarán exentos del cumplimiento del objetivo;
- el reglamento se revisará a finales de 2014 con el fin de establecer nuevos objetivos de reducción de CO₂ para el período posterior a 2020.

El ponente acoge con satisfacción la propuesta de la Comisión que confirmó la viabilidad de los objetivos de 2020 y sugiere no presentar enmiendas al objetivo de 147 g de CO₂/km, lo que sigue representando un punto de referencia ambicioso en tiempos de reestructuración del sector.

El ponente quiere respetar, por lo tanto, el compromiso que se alcanzó hace menos de dos años, y recordar que, en comparación con la media de 2007 de 203 g de CO₂/km, el objetivo de 147 g de CO₂/km representa una reducción del 28 % y mayores inversiones de los fabricantes en nuevas tecnologías.

Estas inversiones tendrán, sin embargo, repercusiones en el precio de los vehículos (hasta un 10 % de aumento de precios) y en las pequeñas y medianas empresas (PYME), para las cuales los vehículos comerciales ligeros son una importante herramienta de trabajo. En el contexto económico actual, las PYME sopesarán muy cuidadosamente si les merece la pena sustituir su viejo vehículo e invertir en uno nuevo.

El ponente considera que es útil tener una visión general para el periodo posterior a 2020, pero cree que el establecimiento de estos objetivos en el marco de la revisión del Reglamento en 2014 debería posponerse a 2018 como muy pronto. Esto se debe a que el nuevo procedimiento de ensayo aún no se ha definido y probablemente no se definirá antes de que estén disponibles el nuevo ciclo de ensayos WLTP y los procedimientos de ensayo pertinentes. No obstante, debe quedar tiempo suficiente para garantizar a la industria la seguridad de la planificación.

En cuanto a los supercréditos, el ponente discrepa de la propuesta de la Comisión de no prolongar las correspondientes disposiciones después de 2017. El ponente los considera todavía un incentivo importante, en particular para los ingenieros, para desarrollar y aplicar tecnologías nuevas y eficientes que no deberían limitarse a los vehículos eléctricos. Lo mismo debería aplicarse al concepto de sistemas de ecoinnovación: estos deben mantenerse en la propuesta y apoyar tecnologías innovadoras eficientes de una manera más eficaz.

ENMIENDAS

La Comisión de Industria, Investigación y Energía pide a la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria, competente para el fondo, que incorpore en su informe las siguientes enmiendas:

Enmienda 1

Propuesta de Reglamento Considerando 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 bis) El hecho de que los objetivos se alteren con demasiada frecuencia crea incertidumbre en la industria del automóvil y, además, afecta a la competitividad mundial.

Enmienda 2

Propuesta de Reglamento Considerando 2

Texto de la Comisión

Enmienda

(2) Procede aclarar que, a efectos de la verificación del cumplimiento del objetivo de 147 g de CO₂/km, las emisiones de CO₂ deben seguir midiéndose de conformidad con el Reglamento (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, así como con sus medidas de ejecución y mediante tecnologías innovadoras.

(2) Procede aclarar que, a efectos de la verificación del cumplimiento del objetivo de 147 g de CO₂/km, las emisiones de CO₂ deben seguir midiéndose de conformidad con el Reglamento (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, así como con sus medidas de ejecución y mediante tecnologías innovadoras. ***No obstante, los estudios realizados por la Comisión han demostrado que los procedimientos de ensayo utilizados para medir las emisiones de CO₂ en el marco de dicho***

Reglamento no han impedido que los fabricantes hagan un mayor uso de flexibilidades, lo que ha dado lugar a supuestas reducciones de las emisiones de CO₂ que no se atribuyen a mejoras tecnológicas ni se pueden conseguir en condiciones de circulación reales por carretera. Por tanto, es necesario revisar con urgencia el Reglamento (CE) n° 715/2007 para garantizar que los procedimientos de ensayo reflejen debidamente el comportamiento real de los vehículos en materia de emisiones de CO₂.

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento Considerando 3

Texto de la Comisión

(3) Según el análisis técnico efectuado con vistas a la evaluación de impacto, existen las tecnologías necesarias para cumplir el objetivo de 147 g de CO₂/km y se pueden conseguir las reducciones necesarias ***a un coste más bajo que el previsto en el anterior análisis realizado antes de adoptarse el Reglamento (UE) n° 510/2011. Además, también ha disminuido la diferencia entre la media actual de las emisiones específicas de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos y el objetivo.*** Por lo tanto, queda confirmada la viabilidad del objetivo de 147 g de CO₂/km que debe alcanzarse para 2020.

Enmienda

(3) Según el análisis técnico efectuado con vistas a la evaluación de impacto, existen las tecnologías necesarias para cumplir el objetivo de 147 g de CO₂/km y se pueden conseguir las reducciones necesarias. Por lo tanto, queda confirmada la viabilidad del objetivo de 147 g de CO₂/km que debe alcanzarse para 2020. ***Teniendo en cuenta la crisis económica y la restructuración de la industria del automóvil, es importante poder alcanzar el objetivo sin añadir una carga adicional a la competitividad del sector a escala internacional.***

Justificación

El objetivo de los 147 g/km sigue siendo una meta ambiciosa.

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) Para permitir a la industria del automóvil realizar inversiones a largo plazo e innovar, conviene indicar cómo debe modificarse el presente Reglamento de cara al período posterior a 2020. Estas indicaciones deben basarse en una evaluación del porcentaje de reducción necesario en consonancia con los objetivos climáticos a largo plazo de la Unión y de sus repercusiones en la creación de tecnología rentable de reducción de CO₂ para los automóviles. Conviene, por lo tanto, que estos aspectos se revisen y que la Comisión presente ***un informe y, si procede, las propuestas apropiadas*** en materia de objetivos para después de 2020.

Enmienda

(6) Para permitir a la industria del automóvil realizar inversiones a largo plazo e innovar, conviene indicar cómo debe modificarse el presente Reglamento de cara al período posterior a 2020. Estas indicaciones deben basarse en una evaluación del porcentaje de reducción necesario en consonancia con los objetivos climáticos a largo plazo de la Unión y de sus repercusiones en la creación de tecnología rentable de reducción de CO₂ para los automóviles. Conviene, por lo tanto, que estos aspectos se revisen y que la Comisión presente ***una propuesta*** en materia de objetivos para después de 2020 ***antes de que expire este Reglamento. Para garantizar la seguridad de la planificación, dicha propuesta no se presentará antes de 2018, dado que la introducción de dichos objetivos se basará en un nuevo ciclo de ensayos y en los procedimientos de ensayo pertinentes que solos se aplicarán para la medición de las emisiones específicas de CO₂ y el control del objetivo después de 2020.***

Justificación

Solo debería determinarse un objetivo para después de 2020 una vez que se lleve a cabo una evaluación de los progresos concretos realizados con arreglo al presente Reglamento.

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento Considerando 10

Texto de la Comisión

(10) El Reglamento exige que la Comisión lleve a cabo una evaluación de impacto con

Enmienda

(10) El Reglamento exige que la Comisión lleve a cabo una evaluación de impacto con

el fin de revisar los procedimientos de ensayo para que reflejen debidamente el comportamiento real de los vehículos en materia de emisiones de CO₂. Este trabajo se está efectuando mediante la elaboración de un procedimiento mundial de ensayo de vehículos ligeros en el marco de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, el cual no ha concluido todavía. En vista de ello, el anexo I del Reglamento (CE) n° 443/2009 *establece* límites de emisión para 2020 medidos con arreglo al Reglamento (CE) n° 715/2007 y al anexo XII del Reglamento (CE) n° 692/2008. **Cuando se modifiquen los procedimientos de ensayo**, los límites establecidos en el anexo I deben adaptarse para garantizar una exigencia comparable para todos los fabricantes y clases de vehículos.

el fin de revisar los procedimientos de ensayo para que reflejen debidamente el comportamiento real de los vehículos en materia de emisiones de CO₂. Este trabajo se está efectuando mediante la elaboración de un procedimiento mundial de ensayo de vehículos ligeros en el marco de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, el cual no ha concluido todavía. En vista de ello, **y habida cuenta de que el ciclo de ensayos existente no refleja de manera suficiente las emisiones reales de los turismos y los vehículos comerciales ligeros en circulación, es de vital importancia desarrollar rápidamente un ciclo de ensayos mejorado. Cuando se modifiquen los procedimientos de ensayo actuales, establecidos en el anexo I del Reglamento (CE) n° 443/2009, por el que se establecen** límites de emisión para 2020 medidos con arreglo al Reglamento (CE) n° 715/2007 y al anexo XII del Reglamento (CE) n° 692/2008, los límites establecidos en el anexo I deben adaptarse para garantizar una exigencia comparable para todos los fabricantes y clases de vehículos.

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento Considerando 10 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(10 bis) Conviene evaluar la necesidad de alejarse de los objetivos en cuanto a emisiones de CO₂ y reemplazarlos por objetivos relacionados con la eficiencia energética, ya que los objetivos relativos a las emisiones de CO₂ no tienen en cuenta en ningún momento las emisiones perjudiciales que generan los actuales motores de combustión interna. Por tanto, se insta a la Comisión a que presente un informe a este respecto.

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 2 bis (nuevo)

Reglamento (UE) nº 510/2011

Artículo 5

Texto de la Comisión

Enmienda

(2 bis) El artículo 5 se sustituye por el texto siguiente:

En el cálculo de las emisiones medias específicas de CO₂, cada vehículo industrial ligero nuevo con emisiones específicas de CO₂ por debajo de 50 g de CO₂/km equivaldrá a:

- 3,5 vehículos industriales ligeros en 2014,***
- 3,5 vehículos industriales ligeros en 2015,***
- 2,5 vehículos industriales ligeros en 2016,***
- 1,5 vehículos industriales ligeros en 2017,***
- 1 vehículo industrial ligero a partir de 2018.***

Durante el régimen de los supercréditos, el porcentaje máximo de vehículos industriales ligeros nuevos cuyas emisiones específicas sean inferiores a 50 g de CO₂/km que se tendrá en cuenta para la aplicación de los multiplicadores indicados en el párrafo primero no excederá el 1 % de los vehículos industriales ligeros por fabricante.

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 3 bis (nuevo)

Reglamento (UE) n° 510/2011

Artículo 12 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

(3 bis) En el apartado 1 del artículo 12, se suprime la última frase.

Justificación

No pueden limitarse las tecnologías innovadoras.

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 3 ter (nuevo)

Reglamento (UE) n° 510/2011

Artículo 12 – apartado 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(3 ter) Se añade el apartado siguiente al artículo 12:

«4 bis. La Comisión presentará, a más tardar el 31 de diciembre de 2013, unas disposiciones de ejecución revisadas para el procedimiento de autorización de las ecoinnovaciones con vistas a facilitar la presentación de solicitudes para el uso de tecnologías innovadoras y publicará a continuación un manual sobre la forma de presentar dichas solicitudes.»

Justificación

La legislación vigente del Reglamento (UE) n° 510/2011 establece que, para alcanzar el objetivo de la UE, deben tenerse en cuenta las reducciones de emisiones de CO2 obtenidas mediante el uso de tecnologías innovadoras. No obstante, en el pasado solo se ha presentado una solicitud de este tipo. Esta situación puede mejorar mediante una revisión del procedimiento de autorización para facilitar la presentación de solicitudes y la publicación de un manual.

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 4 – letra a

Reglamento (UE) n° 510/2011

Artículo 13 – apartado 1

Texto de la Comisión

«A más tardar el **31 de diciembre de 2014**, la Comisión *examinará los objetivos de emisiones específicas, las normas y otros aspectos del presente Reglamento con el fin de fijar los objetivos en materia de emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos para el período posterior a 2020.*».

Enmienda

A más tardar el **31 de enero de 2016**, la Comisión *presentará una propuesta relativa al objetivo de emisión de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos para 2025. El nuevo valor objetivo será coherente con los objetivos de la Unión a largo plazo en materia de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero para 2050, en particular en el sector del transporte, y tendrá en cuenta el impacto en la competitividad de la industria del automóvil. La propuesta se basará en el nuevo ciclo de ensayos a escala mundial (WLDTF) que sustituirá los procedimientos de ensayo contemplados en el Reglamento (CE) n° 715/2007. En caso de no alcanzarse un acuerdo sobre esta norma a escala internacional antes del 31 de julio de 2015, la propuesta se basará en el Nuevo Ciclo de Conducción Europeo (NEDC). La propuesta de un límite máximo de emisiones de CO₂ contemplará igualmente:*

- una evaluación del ciclo de vida de las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos. Los resultados se deberán incluir en la consideración del valor límite;*
- una inclusión de las emisiones reales en la circulación del tráfico (Real World Driving Emissions, RDE).*

Enmienda 11

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 4 – letra a bis (nueva)

Reglamento (UE) n° 510/2011

Artículo 13 – apartado 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

a bis) Se inserta el apartado siguiente:

«4 bis. La Comisión evaluará la posibilidad de sustituir el enfoque de las emisiones de escape, en el que solo se tienen en cuenta las emisiones asociadas con la producción y el consumo de combustible, por un enfoque basado en la vida útil, que incorpore las emisiones en todas las fases de la vida útil de un vehículo, desde la producción del material hasta el desguace o el reciclaje de dicho vehículo.»

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 4 – letra b – guión 2

Reglamento (UE) n° 510/2011

Artículo 13 – apartado 6 – párrafo 3

Texto de la Comisión

Enmienda

«A efectos de reflejar cualquier cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario para medir emisiones específicas de CO₂, la Comisión adaptará las fórmulas del anexo I mediante actos delegados, de conformidad con el artículo 15 y cuando se cumplan las condiciones establecidas en los artículos 16 y 17, velando al mismo tiempo por que se establezcan unos requisitos de reducción de rigor comparable en los antiguos y los nuevos procedimientos de ensayo para los fabricantes y vehículos de diferente utilidad.».

«El procedimiento de ensayo reglamentario y el ciclo de ensayos siguen siendo la base del objetivo tal como se establece en el anexo I, apartado 1, letra c), del Reglamento (UE) n° 510/2011, en el Reglamento (CE) n° 715/2007 y en los anexos III y XII del Reglamento (CE) n° 692/2008. El nuevo procedimiento de ensayo y el ciclo de ensayos se definirán y aplicarán plenamente el 31 de diciembre de 2018 a más tardar. Para entonces se dispondrá de suficientes datos de control. La Comisión contemplará entonces la posibilidad de nuevos objetivos para el período posterior a 2020.»

Justificación

Para garantizar a la industria la seguridad de la planificación, se mantendrá el procedimiento de ensayo reglamentario hasta que el nuevo se haya desarrollado y aplicado plenamente y se disponga de datos suficientes. Solo entonces debería aplicarse un nuevo procedimiento de ensayo.

Enmienda 13

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – punto 5

Reglamento (UE) n° 510/2011

Anexo I – punto 1 – letra c (nueva)

<i>Texto de la Comisión</i>	<i>Enmienda</i>
«c) A partir de 2020:	«c) A partir de 2020:
Emisiones específicas indicativas de CO ₂ = 147 + a × (M – M0)	Emisiones específicas indicativas de CO ₂ = 147 + a × (M – M0)
donde:	donde:
M = masa del vehículo en kilogramos (kg)	M = masa del vehículo en kilogramos (kg)
M0 = valor adoptado con arreglo al artículo 13, apartado 2	M0 = valor adoptado con arreglo al artículo 13, apartado 5
a = 0,096.»	a = 0,096.»

Justificación

Error de mecanografía de la Comisión.

PROCEDIMIENTO

Título	Normas para alcanzar el objetivo de 2020 de reducción de las emisiones de CO2 de los vehículos comerciales ligeros nuevos	
Referencias	COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD)	
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 11.9.2012	
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	ITRE 11.9.2012	
Comisión(es) asociada(s) - fecha del anuncio en el pleno	17.1.2013	
Ponente de opinión Fecha de designación	Markus Pieper 25.10.2012	
Examen en comisión	23.1.2013	20.2.2013
Fecha de aprobación	19.3.2013	
Resultado de la votación final	+: 36	–: 12
	0: 1	
Miembros presentes en la votación final	Zigmantas Balčytis, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Reinhard Bütikofer, Maria Da Graça Carvalho, Giles Chichester, Jürgen Creutzmann, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Adam Gierek, Robert Goebbels, Fiona Hall, Jacky Hélin, Kent Johansson, Romana Jordan, Krišjānis Kariņš, Lena Kolarska-Bobińska, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Judith A. Merkies, Angelika Niebler, Jaroslav Paška, Aldo Patriciello, Vittorio Prodi, Miloslav Ransdorf, Teresa Riera Madurell, Michèle Rivasi, Salvador Sedó i Alabart, Francisco Sosa Wagner, Konrad Szymański, Britta Thomsen, Ioannis A. Tsoukalas, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Adina-Ioana Vălean, Kathleen Van Brempt	
Suplente(s) presente(s) en la votación final	António Fernando Correia de Campos, Ioan Enciu, Françoise Grossetête, Jolanta Emilia Hibner, Yannick Jadot, Seán Kelly, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Werner Langen, Vladko Todorov Panayotov, Markus Pieper, Vladimír Remek	
Suplente(s) (art. 187, apdo. 2) presente(s) en la votación final	Oldřich Vlasák	

28.3.2013

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TURISMO

para la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (UE) n° 510/2011 a fin de establecer las normas para alcanzar el objetivo de 2020 de reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos (COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD))

Ponente de opinión: Eider Gardiazábal Rubial

BREVE JUSTIFICACIÓN

Los turismos y furgonetas representan en conjunto más de la mitad del total de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del sector del transporte en Europa. A pesar de que en general están disminuyendo las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de otros sectores, las que proceden del transporte han aumentado un 23 % desde 1990.

El objetivo de 2020 de 147 g de CO₂/km para las furgonetas conlleva una reducción del 17 % del consumo anual de combustible en comparación con el objetivo de 175 g de 2017. Se prevé que fomente la investigación y la innovación en el sector del automóvil, de forma que promueva el crecimiento y el empleo «verdes» y mejore la competitividad de la industria de la UE a escala internacional, a la vez que reduce la dependencia de las importaciones de petróleo.

Según el análisis técnico efectuado con vistas a la evaluación de impacto, existen las tecnologías necesarias para cumplir el objetivo de 147 g de CO₂/km y se pueden conseguir las reducciones necesarias a un coste más bajo que el previsto en el anterior análisis realizado antes de adoptarse el Reglamento (UE) n° 510/2011. Además, también ha disminuido la diferencia entre la media actual de las emisiones específicas de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos y el objetivo.

Teniendo en cuenta el amplio apoyo a los objetivos de dicha propuesta legislativa, la ponente propone un número limitado de enmiendas con el objetivo general de reforzar sus objetivos:

i) Objetivo posterior a 2020

Uno de los puntos débiles de la propuesta de la Comisión es la falta de una estrategia para después de 2020. Aunque puede que no sea posible predecir la trayectoria exacta que tomará la evolución tecnológica en 2025, fijar un objetivo para dicho año a) proporcionaría a la industria del automóvil una previsión y una mayor seguridad para la inversión; b) estimularía el mercado de vehículos de emisiones de carbono extremadamente reducidas; c) conservaría el liderazgo de la UE a escala mundial en la fabricación de vehículos limpios y de bajo consumo; y d) enviaría un claro mensaje político sobre la necesidad de continuar reduciendo las emisiones. El Parlamento Europeo tiene la oportunidad de encauzar el debate sobre el período posterior a 2020.

La ponente propone un objetivo para 2025 que se encuentre entre los 100 g de CO₂/km y los 115 g de CO₂/km. La Comisión propondría un objetivo concreto en la propuesta legislativa que se presentará a finales de 2014, en función de las previsiones de adopción de las tecnologías de bajas emisiones en el mercado. Cabe señalar que en EE. UU. ya se ha fijado un objetivo para 2025.

ii) Divergencias entre las emisiones de homologación y las emisiones reales (ciclo de ensayos)

Una de las preocupaciones importantes es la creciente diferencia entre las emisiones consignadas en la homologación y las emisiones reales procedentes de las furgonetas. Los estudios realizados y la información de las autoridades de homologación y los centros de ensayo ponen de manifiesto que cada vez se recurre más a los mecanismos de flexibilidad para reducir las emisiones de CO₂/km de los vehículos nuevos. Para las furgonetas, se estima que la aplicación de los mecanismos de flexibilidad durante los últimos diez años ha producido una reducción de las emisiones de CO₂ consignadas en la homologación del 7 % (ampliación del 3,5 % al 10,5 %), lo que representa al menos un tercio de las reducciones estimadas conseguidas en el período de 2002 a 2010 (12,5 g/km de la reducción de 35,5 g/km)¹.

Las posibles repercusiones del uso cada vez más frecuente de los mecanismos de flexibilidad no solo resultan importantes desde el punto de vista reglamentario. Las reducciones de las emisiones de los ensayos de homologación que no son consecuencia de los avances tecnológicos en los vehículos no conllevan una reducción del consumo de combustible en la conducción real. Esto significa que los vehículos no aportan a los usuarios finales las reducciones de los costes de combustible que se les prometieron y, por tanto, se proporciona información errónea al consumidor. La decepción del consumidor con las cifras reales de consumo de combustible puede conllevar finalmente la reducción del apoyo a la política europea de reducción de las emisiones de CO₂. Además, los niveles variables de utilización de los mecanismos de flexibilidad por parte de los distintos fabricantes pueden generar competencia desleal.

¹ Véanse los estudios llevados a cabo por la Comisión:

http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/report_2012_en.pdf
http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/note_2012_en.pdf

Su ponente hace hincapié en la necesidad de enmendar el Reglamento (CE) nº 715/2007¹ para garantizar que los procedimientos de ensayo reflejen correctamente las emisiones generadas por la conducción real en carretera. Para solucionar este problema se proponen varias enmiendas.

ENMIENDAS

La Comisión de Transportes y Turismo pide a la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria, competente para el fondo, que incorpore en su informe las siguientes enmiendas:

Enmienda 1

Propuesta de Reglamento – acto modificativo Considerando 2

Texto de la Comisión

(2) Procede aclarar que, a efectos de la verificación del cumplimiento del objetivo de 147 g de CO₂/km, las emisiones de CO₂ deben seguir midiéndose de conformidad con el Reglamento (CE) nº 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, así como con sus medidas de ejecución y mediante tecnologías innovadoras.

Enmienda

(2) Procede aclarar que, a efectos de la verificación del cumplimiento del objetivo de 147 g de CO₂/km, las emisiones de CO₂ deben seguir midiéndose de conformidad con el Reglamento (CE) nº 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, así como con sus medidas de ejecución y mediante tecnologías innovadoras. ***No obstante, los estudios llevados a cabo por la Comisión han demostrado que los procedimientos de ensayo utilizados para medir las emisiones de CO₂ de conformidad con el Reglamento no han evitado que los fabricantes recurran cada vez más al uso de los mecanismos de flexibilidad, lo que***

¹ Reglamento (CE) nº 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de junio de 2007 sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos.

ha generado supuestas reducciones de las emisiones de CO₂ que no se deben a avances tecnológicos y no pueden lograrse en la conducción real en carretera. Por consiguiente, debe revisarse urgentemente, y a más tardar antes de acabar 2014, el Reglamento (CE) n° 715/2007, a fin de garantizar que los procedimientos de ensayo reflejen correctamente las emisiones de CO₂ generadas por una conducción real en carretera.

Enmienda 2

Propuesta de Reglamento – acto modificativo Considerando 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(2 bis) Dado que la mayoría de los sectores de la industria de la Unión Europea han hecho grandes esfuerzos para reducir las emisiones de CO₂ y aumentar la eficiencia, también los fabricantes de vehículos comerciales ligeros tienen que ser más eficientes para alcanzar los ambiciosos objetivos europeos en materia de clima.

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento – acto modificativo Considerando 2 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(2 ter) Pese a que unos objetivos de reducción de CO₂ más ambiciosos son viables, los fabricantes necesitan asesoramiento jurídico para invertir en tecnologías medioambientales y de ahorro

de combustible sin tener que aceptar desventajas de competitividad.

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento – acto modificativo Considerando 4

Texto de la Comisión

(4) Reconociendo las repercusiones desproporcionadas en los fabricantes más pequeños derivadas del cumplimiento de objetivos de emisiones específicos definidos en función de la utilidad de los vehículos, la elevada carga administrativa del procedimiento de excepción y el beneficio únicamente marginal desde el punto de vista de la reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos vendidos por esos fabricantes, los productores que produzcan anualmente menos de **500 vehículos** comerciales ligeros nuevos están excluidos del ámbito de aplicación del objetivo de emisiones específicas y de la prima por exceso de emisiones.

Enmienda

(4) Reconociendo las repercusiones desproporcionadas en los fabricantes más pequeños derivadas del cumplimiento de objetivos de emisiones específicos definidos en función de la utilidad de los vehículos, la elevada carga administrativa del procedimiento de excepción y el beneficio únicamente marginal desde el punto de vista de la reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos vendidos por esos fabricantes, los productores que produzcan anualmente menos de **1 000 vehículos** comerciales ligeros nuevos están excluidos del ámbito de aplicación del objetivo de emisiones específicas y de la prima por exceso de emisiones.

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento – acto modificativo Considerando 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 bis) El aumento de los precios del combustible se está convirtiendo en un problema importante para las empresas europeas, ya que la Unión Europea importa la mayoría del petróleo usado en el sector del transporte. Una reducción del consumo de combustible contribuiría a que tanto las empresas como la propia Unión redujeran su dependencia del

petróleo.

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento – acto modificativo

Considerando 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(6 bis) A fin de acelerar la introducción de vehículos de emisiones de carbono extremadamente reducidas en el mercado, es necesario crear una infraestructura adecuada en toda la UE para el suministro de combustibles alternativos y electricidad a los vehículos, incluida una densa red de puntos de carga en todos los lugares adecuados, como hogares, lugares de trabajo, zonas comerciales y carreteras principales.

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento

Considerando 9

Texto de la Comisión

Enmienda

(9) La Comisión ***ha evaluado*** la disponibilidad de datos relativos a la ***huella*** y su uso como parámetro de utilidad en las fórmulas del anexo I. ***Estos datos existen y su posible utilización se ha valorado en la evaluación de impacto. A juzgar por dicha evaluación, el parámetro de utilidad usado en la fórmula para 2020 debe ser la masa.***

(9) La Comisión ***debe seguir evaluando*** la disponibilidad de datos relativos a ***otros parámetros de utilidad distintos a la masa*** y su uso como parámetro de utilidad en las fórmulas del anexo I.

Justificación

El uso de otros parámetros de utilidad distintos a la masa neutralizaría la tendencia de los vehículos a ser cada vez más pesados y alentaría la construcción de modelos más ligeros, para lo que actualmente no hay incentivos.

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento – acto modificativo Considerando 10

Texto de la Comisión

(10) El Reglamento exige que la Comisión lleve a cabo una evaluación de impacto con el fin de revisar los procedimientos de ensayo para que reflejen debidamente el comportamiento real de los vehículos en materia de emisiones de CO₂. Este trabajo se está efectuando mediante la elaboración de un procedimiento mundial de ensayo de vehículos ligeros en el marco de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, ***el cual no ha concluido todavía***. En vista de ello, el anexo I del Reglamento (CE) n° 443/2009 establece límites de emisión para 2020 medidos con arreglo al Reglamento (CE) n° 715/2007 y al anexo XII del Reglamento (CE) n° 692/2008. Cuando se modifiquen los procedimientos de ensayo, los límites establecidos en el anexo I deben adaptarse para garantizar una exigencia comparable para todos los fabricantes y clases de vehículos.

Enmienda

(10) El Reglamento exige que la Comisión lleve a cabo una evaluación de impacto con el fin de revisar los procedimientos de ensayo para que reflejen debidamente el comportamiento real de los vehículos en materia de emisiones de CO₂. Este trabajo se está efectuando mediante la elaboración de un procedimiento mundial de ensayo de vehículos ligeros (***WLTP***) en el marco de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, ***que debe incorporarse a la legislación de la Unión lo antes posible tras su conclusión. La Comisión debe estudiar la necesidad de complementar el WLTP con otras disposiciones cuando lo incorpore a la legislación de la Unión, con vistas a garantizar que los procedimientos de ensayo reflejen correctamente las emisiones generadas por la conducción real en carretera***. En vista de ello, el anexo I del Reglamento (CE) n° 443/2009 establece límites de emisión para 2020 medidos con arreglo al Reglamento (CE) n° 715/2007 y al anexo XII del Reglamento (CE) n° 692/2008. Cuando se modifiquen los procedimientos de ensayo, los límites establecidos en el anexo I deben adaptarse para garantizar una exigencia comparable para todos los fabricantes y clases de vehículos.

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento – acto modificativo Considerando 10 bis (nuevo)

(10 bis) Las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el suministro energético y la fabricación y desguace de vehículos constituyen elementos importantes de la huella de carbono del transporte por carretera en general y es probable que cobren mayor relevancia en el futuro. Por tanto, deben tomarse medidas estratégicas para orientar a los fabricantes hacia soluciones óptimas que tengan en cuenta las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a la generación de energía que se suministra a los vehículos, así como para garantizar que dichas emisiones no minan los beneficios relacionados con la mejora del uso operativo de la energía de los vehículos, tal y como pretende el presente Reglamento. A tal fin, sería conveniente que la Comisión considere, en la futura revisión del Reglamento para el período posterior a 2020, un enfoque reglamentario que tenga en cuenta las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el suministro energético y el ciclo de vida del vehículo.

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento – acto modificativo

Artículo 1 – punto 1 bis (nuevo)

Reglamento (CE) no 510/2011

Artículo 1 – apartado 2 bis (nuevo)

1 bis) En el artículo 1, se inserta el apartado 2 bis siguiente:

«A partir de 2025, el presente Reglamento fija un objetivo con un valor indicativo comprendido entre 100 g de CO₂/km y 115 g de CO₂/km como promedio de emisiones para los vehículos comerciales ligeros

nuevos, tal como se especifica en el artículo 13, apartado 1.».

Enmienda 11

Propuesta de Reglamento – acto modificativo

Artículo 1 – punto 2

Reglamento (UE) n° 510/2011

Artículo 2 – apartado 4

Texto de la Comisión

El artículo 4, el artículo 8, apartado 4, letras b) y c), el artículo 9 y el artículo 10, apartado 1, letras a) y c), no se aplicarán a los fabricantes que hayan producido, junto con todas sus empresas vinculadas, menos de **500 vehículos** comerciales ligeros nuevos matriculados en la UE en el año civil anterior.».

Enmienda

El artículo 4, el artículo 8, apartado 4, letras b) y c), el artículo 9 y el artículo 10, apartado 1, letras a) y c), no se aplicarán a los fabricantes que hayan producido, junto con todas sus empresas vinculadas, menos de **1 000 vehículos** comerciales ligeros nuevos matriculados en la UE en el año civil anterior.».

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento – acto modificativo

Artículo 1 – punto 2 bis (nuevo)

Reglamento (UE) n° 510/2011

Artículo 5

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis) El artículo 5 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 5

Supercréditos

En el cálculo de las emisiones medias específicas de CO₂, cada vehículo comercial ligero nuevo con emisiones específicas de CO₂ por debajo de 50 g de CO₂/km equivaldrá a:

– 3,5 vehículos comerciales ligeros en 2014,

– 3,5 vehículos comerciales ligeros en

2015,
– 2,5 vehículos comerciales ligeros en
2016,
– 1,5 vehículos comerciales ligeros en
2017,
– 1 vehículo comercial ligero a partir de
2018.»

Justificación

A fin de reducir los costes de funcionamiento de los vehículos y cumplir los objetivos medioambientales de esta propuesta, los supercréditos deben ser un incentivo eficaz para desarrollar todo tipo de vehículos limpios (eléctricos, híbridos, etc.). Suprimiendo el tope propuesto se alentará a los fabricantes a maximizar el número de vehículos limpios comercializados y se dará respuesta al problema del precio de los combustibles para las empresas.

Enmienda 13

Propuesta de Reglamento – acto modificativo

Artículo 1 – punto 2 ter (nuevo)

Reglamento (CE) no 510/2011

Artículo 8 – apartado 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 ter) En el artículo 8, se inserta el apartado 4 bis siguiente:

«4 bis) Si como resultado de la comprobación de la conformidad de la producción, con arreglo al apartado 3 del artículo 12 de la Directiva 2007/46/CE, un Estado miembro determina que las emisiones de CO₂ de un vehículo de producción se alejan de forma significativa del límite de homologación, debe comunicarse dicha desviación a la Comisión, junto con los datos específicos dispuestos en el anexo II del presente Reglamento.

Las emisiones concretas de CO₂ para cada tipo de vehículo en el que se ha detectado una desviación deben ajustarse en consecuencia cuando se calcule la

media de emisiones de CO₂ específicas en el siguiente año natural.»

Enmienda 14

Propuesta de Reglamento – acto modificativo

Artículo 1 – punto 2 quater (nuevo)

Reglamento (CE) no 510/2011

Artículo 8 – apartado 4 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 quater) En el artículo 8, se añade el siguiente apartado 4 bis:

«4 ter) La Comisión supervisará los valores de emisiones reales de CO₂ comunicadas para cada tipo de vehículo y fabricante, de acuerdo con las mejores fuentes de información disponibles, y en sus informes de supervisión anuales publicará una comparación de dichos valores con los valores de homologación.»

Justificación

Numerosas fuentes proporcionan información sobre los datos de consumo real de combustible. Estas incluyen: información recabada y comunicada por particulares acerca de su propio consumo de combustible; supervisión del consumo de combustible de vehículos de alquiler; ensayos llevados a cabo por organizaciones de consumidores/supervisión. La información procedente de estas y otras fuentes puede combinarse para proporcionar una perspectiva de la evolución de la diferencia entre el consumo de combustible real y el de homologación, así como para permitir comparar el rendimiento de los vehículos de distintos fabricantes.

Enmienda 15

Propuesta de Reglamento – acto modificativo

Artículo 1 – punto 4 – letra a

Reglamento (CE) no 510/2011

Artículo 13 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

A más tardar el 31 de diciembre de **2014**,

A más tardar el 31 de diciembre de **2015**, y

RR\935983ES.doc

47/52

PE502.271v02-00

la Comisión examinará los objetivos de emisiones específicas, las normas y otros aspectos del presente Reglamento con el fin de fijar los objetivos en materia de emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos para el período posterior a 2020.

sobre la base del nuevo procedimiento mundial de ensayo de vehículos ligeros (WLTP), la Comisión examinará los objetivos de emisiones específicas, las normas y otros aspectos del presente Reglamento con el fin de fijar los objetivos en materia de emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos para el período posterior a 2020, con la intención de alcanzar, para el año 2025, un objetivo con un valor indicativo comprendido entre 100 g de CO₂/km y 115 g de CO₂/km, a menos que se justifique debidamente un objetivo inferior teniendo en cuenta el uso de tecnologías con bajo nivel de emisiones y su penetración en el mercado.

Basándose en esta revisión, que incluirá una evaluación global del impacto en la industria automovilística y sus industrias dependientes, la Comisión presentará, si lo considera pertinente, una propuesta para enmendar el presente Reglamento de forma que sea rentable y lo más eficaz posible desde el punto de vista de la competencia y de manera que garantice el logro de los objetivos a largo plazo de la Unión en la lucha contra el cambio climático.

Enmienda 16

Propuesta de Reglamento – acto modificativo

Artículo 1 – punto 4 – letra b bis (nueva)

Reglamento (CE) no 510/2011

Artículo 13 – apartado 6 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

En el artículo 13, apartado 6, se añade el siguiente párrafo primero bis:

«A fin de garantizar que se reflejen las emisiones reales correctamente y que los valores de CO₂ calculados sean estrictamente comparables, la Comisión

garantizará, en virtud del artículo 14, apartado 3, del Reglamento n° 715/2007, que se definan estrictamente los elementos que influyan de forma considerable en las emisiones de CO₂ medidas durante el procedimiento de ensayo, con objeto de evitar que los fabricantes utilicen los mecanismos de flexibilidad del ciclo de ensayos.»

Enmienda 17

Propuesta de Reglamento – acto modificativo

Artículo 1 – punto 4 – letra b ter (nueva)

Reglamento (CE) no 510/2011

Artículo 13 – apartado 6 – párrafo 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

En el artículo 13, apartado 3, se añade el siguiente párrafo primero ter:

«A fin de verificar que las emisiones de CO₂ correspondientes a los vehículos de producción respeten los valores de homologación, debe garantizarse que se obtengan los valores de resistencia aerodinámica y de resistencia a la rodadura del vehículo cuya conformidad de producción se está comprobando.»

Justificación

Es fundamental llevar a cabo un ensayo de desaceleración en el vehículo cuya conformidad de producción se esté verificando, a fin de determinar la resistencia aerodinámica y la resistencia a la rodadura y de proporcionar los valores que se utilizarán en el ensayo con dinamómetro que forma parte del ensayo de conformidad de producción. De esta manera, se cambiaría la situación actual, en la que el dinamómetro se configura de acuerdo con el vehículo original. Esto se debe a que las pruebas experimentales señalan que a menudo no es posible replicar los valores del ensayo de desaceleración en un vehículo de producción.

Enmienda 18

Propuesta de Reglamento – acto modificativo

Artículo 1 – punto 4 – letra b quater (nueva)

Reglamento (CE) no 510/2011

Artículo 13 – apartado 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

En el artículo 13, se inserta el siguiente apartado 6 bis:

«6 bis) La Comisión estudiará las ventajas de garantizar que los valores de CO₂ de homologación incluyan las emisiones generadas por la principal fuente de energía debidas al uso de los dispositivos del vehículo y, si lo considera pertinente, propondrá que esto se aplique en el período posterior a 2020.»

Justificación

Actualmente no se activan los dispositivos que consumen energía durante los procedimientos de ensayo, por ejemplo se apagan el aire acondicionado y las luces.

PROCEDIMIENTO

Título	Normas para alcanzar el objetivo de 2020 de reducción de las emisiones de CO ₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos	
Referencias	COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD)	
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 11.9.2012	
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	TRAN 11.9.2012	
Ponente de opinión Fecha de designación	Eider Gardiazábal Rubial 21.9.2012	
Examen en comisión	19.2.2013	25.3.2013
Fecha de aprobación	26.3.2013	
Resultado de la votación final	+: -: 0:	36 5 0
Miembros presentes en la votación final	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommara Uggias, Patricia van der Kammen, Dominique Vlasto	
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Spyros Danellis, Markus Ferber, Karl-Heinz Florenz, Eider Gardiazábal Rubial, Ádám Kósa, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Geoffrey Van Orden, Sabine Wils	

PROCEDIMIENTO

Título	Normas para alcanzar el objetivo de 2020 de reducción de las emisiones de CO2 de los vehículos comerciales ligeros nuevos		
Referencias	COM(2012)0394 – C7-0185/2012 – 2012/0191(COD)		
Fecha de la presentación al PE	11.7.2012		
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 11.9.2012		
Comisión(es) competente(s) para emitir opinión Fecha del anuncio en el Pleno	ITRE 11.9.2012	IMCO 11.9.2012	TRAN 11.9.2012
Opinión(es) no emitida(s) Fecha de la decisión	IMCO 18.9.2012		
Comisión(es) asociada(s) Fecha del anuncio en el Pleno	ITRE 17.1.2013		
Ponente(s) Fecha de designación	Holger Kraemer 8.10.2012		
Examen en comisión	18.2.2013	24.4.2013	
Fecha de aprobación	7.5.2013		
Resultado de la votación final	+: -: 0:	53 4 1	
Miembros presentes en la votación final	Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Sandrine Bélier, Sergio Berlato, Lajos Bokros, Franco Bonanini, Martin Callanan, Nessa Childers, Yves Cochet, Tadeusz Cymański, Chris Davies, Esther de Lange, Anne Delvaux, Bas Eickhout, Edite Estrela, Karl-Heinz Florenz, Elisabetta Gardini, Matthias Groote, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Klauß, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Jo Leinen, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Vladko Todorov Panayotov, Gilles Pargneaux, Andrés Perelló Rodríguez, Mario Pirillo, Pavel Poc, Frédérique Ries, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Dagmar Roth-Behrendt, Kārlis Šadurskis, Carl Schlyter, Richard Seeber, Bogusław Sonik, Salvatore Tatarella, Thomas Ulmer, Glenis Willmott, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis		
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Julie Girling, Rebecca Harms, Miroslav Mikolášik, Alojz Peterle, Britta Reimers, Michèle Rivasi, Rebecca Taylor, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Kathleen Van Brempt, Andrea Zanoni		
Suplente(s) (art. 187, apdo. 2) presente(s) en la votación final	Jens Nilsson		
Fecha de presentación	13.5.2013		