

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

2007/0297(COD)

8.5.2008

*****I**

PROYECTO DE INFORME

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros
(COM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD))

Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

Ponente: Guido Sacconi

Ponente de opinión (*): Werner Langen, Comisión de Industria, Investigación y Energía

(*) Procedimiento de comisiones asociadas – artículo 47 del Reglamento

Explicación de los signos utilizados

- * Procedimiento de consulta
mayoría de los votos emitidos
- **I Procedimiento de cooperación (primera lectura)
mayoría de los votos emitidos
- **II Procedimiento de cooperación (segunda lectura)
*mayoría de los votos emitidos para aprobar la posición común
mayoría de los miembros que integran el Parlamento para
rechazar o modificar la posición común*
- *** Dictamen conforme
*mayoría de los miembros que integran el Parlamento salvo en los
casos contemplados en los art. 105, 107, 161 y 300 del Tratado CE
y en el art. 7 del Tratado UE*
- ***I Procedimiento de codecisión (primera lectura)
mayoría de los votos emitidos
- ***II Procedimiento de codecisión (segunda lectura)
*mayoría de los votos emitidos para aprobar la posición común
mayoría de los miembros que integran el Parlamento para
rechazar o modificar la posición común*
- ***III Procedimiento de codecisión (tercera lectura)
mayoría de los votos emitidos para aprobar el texto conjunto

(El procedimiento indicado se basa en el fundamento jurídico propuesto por la Comisión.)

Enmiendas a un texto legislativo

En las enmiendas del Parlamento las modificaciones se indican en ***negrita y cursiva***. En el caso de los actos modificativos, figurarán en **negrita** las partes reproducidas literalmente de una disposición existente que el Parlamento desee modificar pero que la Comisión no haya modificado. Las supresiones que se refieran a dichos pasajes se indicarán de la siguiente manera: [...]. La utilización de la *cursiva fina* constituye una indicación para los servicios técnicos referente a elementos del texto legislativo 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.

ÍNDICE

	Página
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	13

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros

(COM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD))

(Procedimiento de codecisión: primera lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2007)0856),
 - Vistos el artículo 251, apartado 2 y el artículo 95 del Tratado CE, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C6-0022/2008),
 - Visto el artículo 51 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, de la Comisión de Transportes y Turismo y de la Comisión de Asuntos Jurídicos (A6-0000/2008),
1. Aprueba la propuesta de la Comisión en su versión modificada;
 2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo, si se propone modificar sustancialmente esta propuesta o sustituirla por otro texto;
 3. Encarga a su Presidente que transmita la posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión.

Enmienda 1

Propuesta de Reglamento Considerando 13

Texto de la Comisión

(13) El propósito del presente Reglamento es crear incentivos para que la industria automovilística invierta en nuevas tecnologías. El presente Reglamento promueve activamente la ecoinnovación y tiene en cuenta la evolución tecnológica en el futuro. Así, se refuerza la competitividad de la industria europea y se crean empleos

Enmienda

(13) El propósito del presente Reglamento es crear incentivos para que la industria automovilística invierta en nuevas tecnologías. El presente Reglamento promueve activamente la ecoinnovación y tiene en cuenta la evolución tecnológica en el futuro. Así, se refuerza la competitividad de la industria europea y se crean empleos de gran calidad. ***La Comisión debería***

de gran calidad.

evaluar la posibilidad de incluir las medidas de ecoinnovación con ocasión de la revisión de los procedimientos de ensayo contemplados en el apartado 3 del artículo 14 del Reglamento 715/2007.

Or. it

Justificación

Se reconoce la importancia de dichas medidas y se pide a la Comisión que las tenga en cuenta con ocasión de la revisión de los procedimientos de ensayo.

Enmienda 2

Propuesta de Reglamento Considerando 22

Texto de la Comisión

(22) El cumplimiento de los objetivos previstos en el presente Reglamento por parte de los fabricantes debe evaluarse a escala comunitaria. Los fabricantes cuyas emisiones medias específicas de CO₂ superen las autorizadas por el presente Reglamento deben pagar una prima por exceso de emisiones respecto a cada año natural a partir de 2012. La prima debe modularse en función del grado de incumplimiento de los objetivos por parte de los fabricantes. Debe aumentar con el tiempo. Con objeto de ofrecer un incentivo suficiente para adoptar medidas destinadas a reducir las emisiones específicas de CO₂ de los turismos, la prima debe reflejar los costes tecnológicos. El importe de la prima por exceso de emisiones debe considerarse ingreso para el presupuesto de la Unión Europea.

Enmienda

(22) El cumplimiento de los objetivos previstos en el presente Reglamento por parte de los fabricantes debe evaluarse a escala comunitaria. Los fabricantes cuyas emisiones medias específicas de CO₂ superen las autorizadas por el presente Reglamento deben pagar una prima por exceso de emisiones respecto a cada año natural a partir de 2012. La prima debe modularse en función del grado de incumplimiento de los objetivos por parte de los fabricantes. Debe aumentar con el tiempo. Con objeto de ofrecer un incentivo suficiente para adoptar medidas destinadas a reducir las emisiones específicas de CO₂ de los turismos, la prima debe reflejar los costes tecnológicos. El importe de la prima por exceso de emisiones debe considerarse ingreso para el presupuesto de la Unión Europea **y debe destinarse a apoyar las actividades de investigación e innovación para la reducción de CO₂ en el sector del automóvil.**

Or. it

Justificación

Es importante destinar dichos ingresos a las actividades de investigación e innovación en el sector del automóvil.

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento

Artículo 1

Texto de la Comisión

Objeto y finalidad

El presente Reglamento establece requisitos de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos con objeto de garantizar el funcionamiento correcto del mercado interior y realizar el objetivo global de la **UE según el cual las emisiones de CO₂ de la media del parque de vehículos medios deben situarse en 120 g de CO₂/km.** El Reglamento fija en 130 g de CO₂/km el nivel medio de emisiones de CO₂ de los turismos medios que convendrá conseguirse con el perfeccionamiento de la tecnología de los motores de vehículos, medido de acuerdo con el Reglamento (CE) n° 715/2007 y sus medidas de aplicación. El presente Reglamento se completará con medidas adicionales, como parte del enfoque integrado de la Comunidad, correspondientes a 10 g/km.

Enmienda

Objeto, fines y objetivos

El presente Reglamento establece requisitos de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos con objeto de garantizar el funcionamiento correcto del mercado interior y realizar el objetivo global de **reducción de las emisiones de CO₂ en la UE, incluido el sector de los transportes.** El Reglamento fija **un nivel medio de emisiones de 120 g de CO₂/km para el parque de turismos nuevos a partir del 1 de enero de 2012** y en 130 g de CO₂/km el nivel medio de emisiones de CO₂ de los turismos medios que convendrá conseguirse con el perfeccionamiento de la tecnología de los motores de vehículos, medido de acuerdo con el Reglamento (CE) n° 715/2007 y sus medidas de aplicación. El presente Reglamento se completará con medidas adicionales, como parte del enfoque integrado de la Comunidad, correspondientes a 10 g/km. **El Reglamento también fija un nivel medio de emisiones inferior a 95 g de CO₂/km para el parque de turismos nuevos, a partir del 1 de enero de 2020.**

Or. it

Justificación

El sector del automóvil también debe incluirse entre los objetivos de reducción global de las emisiones de CO₂. Se propone un nivel medio de emisión que no exceda de 95 g que se ha de

alcanzar en 2010, de conformidad con la Resolución del Parlamento sobre la estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ de los turismos y los vehículos industriales ligeros, aprobada el 24 de octubre de 2007.

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. El presente Reglamento se aplicará a los vehículos de motor de la categoría M1, según se define en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE, **con una masa de referencia igual o inferior a 2 610 kg** y a los vehículos a los que se hace extensiva la homologación de tipo de acuerdo con el artículo 2, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 715/2007 («turismos»), que se matriculen por primera vez en la Comunidad y que no hayan sido matriculados anteriormente fuera de la Comunidad («turismos nuevos»).

Enmienda

1. El presente Reglamento se aplicará a los vehículos de motor de la categoría M1, según se define en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE y a los vehículos a los que se hace extensiva la homologación de tipo de acuerdo con el artículo 2, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 715/2007 («turismos»), que se matriculen por primera vez en la Comunidad y que no hayan sido matriculados anteriormente fuera de la Comunidad («turismos nuevos»).

Or. it

Justificación

La supresión de la masa como referencia para el ámbito de aplicación del presente Reglamento evita que se excluya de la legislación a los vehículos de motor muy pesados.

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento

Artículo 4

Texto de la Comisión

Respecto al año natural que empieza el 1 de enero de 2012 y cada uno de los años siguientes, cada fabricante de turismos garantizará que sus emisiones medias específicas de CO₂ no superan su objetivo de emisiones específicas determinado con arreglo al anexo I o, si se trata de un

Enmienda

Respecto al año natural que empieza el 1 de enero de 2012 y cada uno de los años siguientes, cada fabricante de turismos garantizará que sus emisiones medias específicas de CO₂ no superan su objetivo de emisiones específicas determinado con arreglo al anexo I o, si se trata de un

fabricante que disfruta de una excepción en virtud del artículo 9, con arreglo a esa excepción.

fabricante que disfruta de una excepción en virtud del artículo 9, con arreglo a esa excepción.

Para el año natural que empieza el 1 de enero de 2020 y para cada año posterior, las emisiones medias específicas de CO₂ de los turismos se establecerán sobre la base de la revisión a que se refiere el artículo 10.

Or. it

Justificación

El objetivo para las emisiones específicas lo establecerá la Comisión con ocasión de la revisión del presente Reglamento.

Enmienda 6

Propuesta de Reglamento Artículo 7 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. El importe de la prima por exceso de emisiones se considerará ingreso para el presupuesto de la Unión Europea.

Enmienda

5. El importe de la prima por exceso de emisiones se considerará ingreso para el presupuesto de la Unión Europea ***y se destinará al aumento de las actividades de investigación encaminadas al desarrollo de innovaciones tecnológicas para la reducción de las emisiones de CO₂ de los turismos y el desarrollo de turismos con emisión cero.***

Or. it

Justificación

Es importante destinar dichos ingresos al apoyo a las actividades de investigación e innovación en el sector del automóvil.

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento

Artículo 8 – apartado 1 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d bis) la masa media de todos los turismos nuevos en la Comunidad en el año natural precedente.

Or. it

Justificación

Se propone dar a conocer la masa media de todos los turismos nuevos.

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento

Artículo 10 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. El 30 de junio de 2016 y el 30 de junio de cada tres años a partir de entonces, la Comisión modificará el Anexo I para establecer la cifra M_0 que constituirá el promedio de la masa media de los turismos nuevos en los últimos tres años naturales para los que se haya publicado un promedio de masa, en virtud del párrafo d bis) del apartado 1 del artículo 8. Las modificaciones surtirán efecto a partir del 1 de enero del año siguiente.

Dichas modificaciones, que sólo afectan a elementos no esenciales del presente Reglamento, se adoptarán de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control establecido en el apartado 3 del artículo 12.

Or. it

Justificación

La Comisión podrá modificar cada tres años el Anexo I mediante el procedimiento de comitología, sobre la base de la evolución de la masa media de los turismos nuevos.

Enmienda 9

Propuesta de Reglamento

Artículo 10 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis. A más tardar el 31 de diciembre de 2014, la Comisión presentará una propuesta de reglamento sobre la definición del nivel medio de emisiones, que no deberá exceder de 95 g para el nuevo parque de turismos, que deberá aplicarse antes del 1 de enero de 2020.

Dicha propuesta irá precedida de una evaluación global del impacto sobre la industria y sobre el sector derivado del automóvil, e irá acompañada de un análisis pormenorizado de los costes y beneficios, teniendo en cuenta el desarrollo de las innovaciones tecnológicas para la reducción de CO₂. A la hora de definir el nivel medio de las emisiones, la Comisión tendrá en cuenta los acuerdos internacionales relativos a las emisiones para después de 2012.

La Comisión deberá evaluar la posibilidad de superar la distinción actual entre las diferentes medidas destinadas a la consecución del objetivo específico, en particular las medidas relativas a los turismos y las otras medidas adicionales.

Or. it

Justificación

La Comisión definirá el nivel medio de las emisiones con ocasión de la revisión del presente Reglamento. Dicho nivel, que en ningún caso podrá exceder de 95 g/km, se establecerá teniendo en cuenta el desarrollo de las innovaciones tecnológicas y el resultado de las negociaciones internacionales. El ponente desea que, después de 2020, la Comisión

abandone la distinción actual entre medidas adicionales y medidas relativas a los turismos.

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento

Artículo 11

Texto de la Comisión

A partir del 1 de enero de 2010, los fabricantes garantizarán que las etiquetas, carteles o impresos de promoción y material afín a que se refieren los artículos 3, 5 y 6 de la Directiva 1999/94/CE indiquen en qué medida las emisiones específicas de CO₂ del turismo comercializado difieren del objetivo de emisiones específicas establecido para dicho turismo de conformidad con el anexo I.

Enmienda

A partir del 1 de enero de 2010, la información que se facilite a los consumidores con respecto a las emisiones específicas de CO₂ de un turismo estará regulada por la Directiva 1999/94/CE.

Or. it

Justificación

La Directiva 1999/94/CE es el contexto más adecuado para regular la información que se ha de facilitar a los consumidores.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La propuesta de reglamento que establece los niveles de rendimiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos se inscribe dentro de una estrategia más ambiciosa con la que la UE asume el compromiso firme y unilateral de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero al menos un 20% antes de 2020.

Con más del 12% del total de las emisiones de dióxido de carbono, el transporte por carretera es la segunda fuente de emisiones de gases de efecto invernadero en la UE y es un sector en el que las emisiones siguen aumentando. Los considerables progresos realizados gracias a la tecnología automovilística no son suficientes para compensar el efecto del aumento del tráfico y del tamaño de los turismos.

El camino hacia la definición de este reglamento es bien conocido: a partir de 1998, los acuerdos voluntarios entre la Comisión y la industria automovilística han contribuido a una reducción del 13,5% de CO₂ con respecto a 1995, aunque esta reducción es insuficiente para alcanzar los resultados necesarios. En febrero de 2007, la Comisión propuso la adopción de un enfoque integrado centrado en dos elementos: la reducción de emisiones mediante la mejora de la tecnología de los motores, para alcanzar el objetivo promedio de 130g de CO₂/km para el nuevo parque de turismos y la reducción de otros 10g de CO₂/km, con nuevas mejoras tecnológicas y un mayor uso de biocarburantes en 2012. En octubre de 2007, el Parlamento en su resolución acogió con satisfacción el principio del enfoque integrado, pero se pronunció a favor de objetivos más ambiciosos realizables en plazos más largos: reducción a 125 g de CO₂/km en 2015 y unos objetivos a largo plazo cuantificables en 95g de CO₂/km en 2020 y 70g de CO₂/km en 2025.

La presente propuesta de reglamento refleja el espíritu y los objetivos de la comunicación anterior, sobre todo en lo que respecta a los objetivos, el calendario y la utilización del enfoque integrado. También ofrece un desglose del objetivo específico que se ha de asignar a cada fabricante, en función del parámetro de la utilidad de la «masa». En caso de no alcanzarse los objetivos asignados, la propuesta prevé un sistema de sanciones, calculadas sobre un importe de base, que aumentará a partir de 2012. Se establece un mecanismo de exención para los fabricantes que no excedan de 10 000 unidades vendidas en la UE, a los que se les asignará un objetivo específico «ad hoc» negociado con la Comisión. Por último, la propuesta permite a los fabricantes la posibilidad de crear grupos para lograr colectivamente la consecución de los objetivos establecidos.

El ponente expresa una valoración positiva sobre la propuesta de reglamento y, en particular, apoya su objeto, fines y objetivos. El ponente considera que el sector del automóvil debe incluirse entre los objetivos de reducción global de las emisiones de CO₂, si bien reconoce su especificidad (comportamiento de los conductores, renovación del parque de turismos, condiciones de las infraestructuras). Por lo tanto, confirmando al mismo tiempo los objetivos y el calendario fijado por la Comisión, considera prioritario restablecer la posición del Parlamento en lo que respecta a los objetivos a largo plazo, y propone un nivel medio de emisiones no superior a 95 g de CO₂/km que debe alcanzarse antes de 2020. La cuantificación precisa de los objetivos - que el ponente desea más ambiciosos - será definida por la Comisión tras la revisión de la reglamentación que deberá realizarse antes de 2014 y que irá precedida

de una evaluación global del impacto, acompañada de un análisis de los efectos económicos, medioambientales y sociales para toda la cadena de producción.

El ponente comparte la elección del enfoque integrado para la fase de puesta en marcha del sistema; no obstante, cree que sería más conveniente dejar que la industria automovilística decida la forma de lograr el objetivo específico asignado. El hecho de que la industria logre sus objetivos a través de mejoras técnicas, medidas adicionales u otras medidas no debe ser objeto de debate del legislador, siempre y cuando el objetivo sea cuantificable y mensurable a través del ciclo de ensayos que existen en la actualidad y los que se establezcan en el futuro. Por lo tanto, el ponente pide a la Comisión que evalúe la posibilidad de superar en el futuro la actual distinción entre medidas adicionales y medidas relativas a los turismos.

La misma consideración se aplica a la elección del parámetro de utilidad: en su propuesta, la Comisión optó por el parámetro de la masa que, en su opinión, *«constituye el parámetro más adecuado para describir esa utilidad, ya que proporciona una correlación satisfactoria con las emisiones actuales y, por tanto, permitiría establecer objetivos más realistas sin afectar a la competencia, y dado que se puede acceder fácilmente a los datos sobre la masa»*. Sin embargo, la Comisión no excluye a priori la posibilidad de utilizar un parámetro alternativo, sobre todo porque en su propuesta considera que *«deben recabarse datos sobre el parámetro alternativo de utilidad de la huella (distancia entre ejes por batalla)»*. El Parlamento, en su resolución de octubre, ha rechazado por mayoría la introducción del parámetro «masa», confirmando así la opción «huella». El ponente es consciente de que, desde el punto de vista medioambiental, el parámetro «huella» ofrece más garantías ya que está menos sujeto a posibles efectos perversos (aumento de la masa a fin de tener un objetivo de reducción menos estricto). El ponente no propone por ahora ninguna enmienda a la propuesta de la Comisión relativa a la modificación del parámetro de utilidad, pero se reserva el derecho de reconsiderar su posición en las fases posteriores del procedimiento legislativo.

En cuanto a las indemnizaciones por exceso de emisiones, el ponente propone destinar dichos fondos tanto a las actividades de investigación (tecnologías de motores térmicos limpios y con mayor rendimiento energético, sistemas de seguridad integrados, etc.), como a las tecnologías innovadoras (hidrógeno y pilas de combustible, desarrollo de motores híbridos recargables, biocarburantes de segunda generación, etc.)

En cuanto a la cuestión de las sanciones que deben aplicarse en caso de no consecución del objetivo establecido, el ponente está de acuerdo con la propuesta de la Comisión, a pesar de que está dispuesto a estudiar soluciones capaces de flexibilizar el sistema en su primera fase de aplicación (2012-2015) y, al mismo tiempo, recompensar y alentar un comportamiento más virtuoso por parte de los fabricantes

El ponente también propone una serie de ajustes técnicos a la propuesta de la Comisión, en particular mediante la supresión de la mención a la masa de 2 610 kg para el ámbito de aplicación ya que considera que muchos vehículos pesados quedarían excluidos del ámbito de aplicación del Reglamento.

Por último, el ponente modifica el artículo sobre la información que se ha de proporcionar a los consumidores, por considerar que esta cuestión está regulada por la Directiva 1999/94/CE.