

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Documento de sesión

A6-0419/2008

27.10.2008

*****I**

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	38
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS SOBRE EL FUNDAMENTO JURÍDICO	40
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE INDUSTRIA, INVESTIGACIÓN Y ENERGÍA (*).....	48
PROCEDIMIENTO	85

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

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),
 - Vista la opinión de la Comisión de Asuntos Jurídicos sobre el fundamento jurídico propuesto,
 - Visto el artículo 51 de su Reglamento,
 - Vistos el informe de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria y la opinión de la Comisión de Industria, Investigación y Energía (A6-0419/2008),
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

Visto 1

Texto de la Comisión

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su **artículo 95**,

Enmienda

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su **artículo 175**,

Enmienda 2

Propuesta de reglamento Considerando 4

Texto de la Comisión

(4) Una de las implicaciones de esos compromisos es que ***todos los Estados miembros*** deben ***reducir*** considerablemente las emisiones de los turismos. ***Las políticas y medidas deben aplicarse, tanto a nivel de los Estados miembros como de la Comunidad, a todos los sectores de la economía comunitaria, y no sólo a los sectores industrial y energético, con el fin de generar las reducciones sustanciales necesarias.*** El transporte por carretera es el segundo sector que más gases de efecto invernadero emite en la UE, y sus emisiones siguen aumentando. Si ***el impacto*** del sector del transporte por carretera ***en el cambio climático continúa*** creciendo, ***neutralizará*** en gran medida las reducciones conseguidas en otros sectores para luchar contra el cambio climático.

Enmienda

(4) Una de las implicaciones de esos compromisos es que ***también*** deben ***reducirse*** considerablemente las emisiones de los turismos. ***Para ello es necesario aplicar disposiciones en materia de emisiones para fabricantes e importadores de automóviles nuevos. Solo mediante un reglamento comunitario puede garantizarse que en todos los Estados miembros se someta a las mismas condiciones a todos los vehículos de nueva matriculación. Para alcanzar el objetivo general de los Estados miembros y de la Comunidad de reducción del CO₂, no basta con tomar medidas solo en los sectores industrial y energético, sino que también hay que tomarlas en los sectores del transporte y los hogares.*** El transporte por carretera es el segundo sector que más gases de efecto invernadero emite en la UE, y sus emisiones siguen aumentando. Si ***las emisiones de carbono*** del sector del transporte por carretera ***continúan*** creciendo, ***se neutralizarán*** en gran medida las reducciones conseguidas en otros sectores para luchar contra el cambio climático.

Justificación

Según el presente Reglamento, no son los Estados miembros quienes deben reducir las emisiones, sino los fabricantes e importadores de turismos. No hay peligro de que se agrave «el cambio climático», sino de que aumenten las emisiones de gases de efecto invernadero, especialmente las de CO₂.

Enmienda 3

Propuesta de reglamento

Considerando 10

Texto de la Comisión

(10) Las Comunicaciones propusieron un enfoque integrado para conseguir la meta de la Comunidad de 120 g de CO₂/km antes de 2012 y anunciaron que la Comisión iba a presentar un marco legislativo para lograr el objetivo de la Comunidad, centrándose en reducciones obligatorias de las emisiones de CO₂ para conseguir el objetivo de 130 g de CO₂/km respecto a la media del parque de vehículos nuevos mediante mejoras de la tecnología de los motores de los vehículos. Coherente con el planteamiento aplicado con los compromisos voluntarios de los fabricantes, esto abarca los elementos que ya se tienen en cuenta para medir las emisiones de CO₂ de los turismos con arreglo al 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. Se realizará una nueva reducción de 10 g de CO₂/km, o equivalente, si resulta necesario desde el punto de vista técnico, mediante otras mejoras tecnológicas y una mayor utilización de los biocarburantes. Por otra parte, el comportamiento de los consumidores repercute sobre las emisiones globales de los turismos y, por tanto, los consumidores deben disponer de información sobre el cumplimiento por parte de los turismos nuevos de los objetivos de emisión previstos en el presente Reglamento.

Enmienda

(10) Las Comunicaciones propusieron un enfoque integrado para conseguir la meta de la Comunidad de 120 g de CO₂/km antes de 2012 y anunciaron que la Comisión iba a presentar un marco legislativo para lograr el objetivo de la Comunidad, centrándose en reducciones obligatorias de las emisiones de CO₂ para conseguir el objetivo de 130 g de CO₂/km respecto a la media del parque de vehículos nuevos mediante mejoras de la tecnología de los motores de los vehículos. Coherente con el planteamiento aplicado con los compromisos voluntarios de los fabricantes, esto abarca los elementos que ya se tienen en cuenta para medir las emisiones de CO₂ de los turismos con arreglo al 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. Se realizará una nueva reducción de 10 g de CO₂/km, o equivalente, si resulta necesario desde el punto de vista técnico, mediante otras mejoras tecnológicas y una mayor utilización de los biocarburantes **sostenibles**. Por otra parte, el comportamiento de los consumidores repercute sobre las emisiones globales de los turismos y, por tanto, los consumidores deben disponer de información sobre el cumplimiento por parte de los turismos nuevos de los objetivos de emisión previstos en el presente Reglamento.

Enmienda 4

Propuesta de reglamento
Considerando 10 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(10 bis) En sus Resoluciones de 24 de octubre de 2007 y de 15 de enero de 2008 sobre la Comunicación de la Comisión de 7 de febrero de 2007, el Parlamento Europeo señalaba que, para el desarrollo de nuevos tipos de automóviles, son necesarios entre cinco y siete años, y pedía, por tanto, a la Comisión que no fijara ningún objetivo vinculante en materia de emisiones de CO₂ antes de 2015.

Justificación

Dado que la industria automovilística tiene un ritmo de desarrollo estándar y ciclos de producción de entre cinco y siete años, solo se pueden establecer objetivos vinculantes a partir de 2015. Fijar una fecha más temprana para establecer objetivos no reflejaría la realidad económica.

Enmienda 5

Propuesta de reglamento
Considerando 11 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 bis) Con el fin de conseguir automóviles de emisiones cero, han de incrementarse de forma drástica los créditos del Séptimo Programa Marco de Investigación y Desarrollo asignados a las tecnologías destinadas al logro de dicho objetivo.

Justificación

Es importante invertir más dinero en I+D para tecnologías que posibiliten la fabricación de vehículos de emisiones cero.

Enmienda 6

Propuesta de reglamento Considerando 12

Texto de la Comisión

(12) Para mantener la diversidad del mercado automovilístico y su capacidad para hacer frente a las diferentes necesidades de los consumidores, los objetivos de CO₂ para los turismos deben definirse en función de la utilidad de los vehículos sobre una base lineal. La masa 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. No obstante, deben recabarse datos sobre **el parámetro alternativo** de utilidad **de** la huella (distancia entre ejes por batalla) con objeto de facilitar las evaluaciones a más largo plazo del enfoque basado en la utilidad. **Para establecer los objetivos, debe tenerse en cuenta la evolución prevista de la masa de los vehículos nuevos hasta 2012 y deben evitarse los posibles incentivos destinados a aumentar la masa de los vehículos únicamente para obtener un beneficio del consiguiente aumento del objetivo de reducción de CO₂. Por consiguiente, cuando se determinen los objetivos para 2012, debe considerarse la posible evolución del aumento independiente de la masa de los vehículos producidos por los fabricantes y vendidos en el mercado de la UE en el futuro. Por último, la diferenciación de objetivos debe promover que se lleven a cabo reducciones de emisiones en todas las categorías de vehículos, teniendo en cuenta asimismo que pueden realizarse mayores reducciones de emisiones en los vehículos**

Enmienda

(12) Para mantener la diversidad del mercado automovilístico y su capacidad para hacer frente a las diferentes necesidades de los consumidores, los objetivos de CO₂ para los turismos deben definirse en función de la utilidad de los vehículos sobre una base lineal. La masa constituye un parámetro adecuado para describir esa utilidad, proporciona una correlación con las emisiones actuales y, por tanto, permitiría establecer objetivos más realistas sin afectar a la competencia, y se puede acceder fácilmente a los datos sobre la masa. No obstante, deben recabarse datos sobre **parámetros alternativos** de utilidad **como, por ejemplo,** la huella (distancia entre ejes por batalla) con objeto de facilitar las evaluaciones a más largo plazo del enfoque basado en la utilidad. **Antes de 2014 la Comisión deberá revisar la disponibilidad de datos y, si procede, adaptar el parámetro de utilidad.**

más pesados.

Enmienda 7

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 de gran calidad.

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. ***Debe fomentarse en particular el desarrollo de vehículos híbridos y eléctricos, ya que generan una cantidad significativamente más baja de emisiones que los turismos tradicionales.*** Así, se refuerza la competitividad de la industria europea y se crean empleos de gran calidad. ***La Comisión podrá considerar la posibilidad de incluir las medidas de ecoinnovación en la revisión de los procedimientos de ensayo contemplados en el artículo 14, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 715/2007, teniendo en cuenta las repercusiones técnicas y económicas.***

Enmienda 8

Propuesta de reglamento Considerando 13 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(13 bis) En reconocimiento de los enormes costes de investigación y desarrollo y los elevadísimos costes unitarios de producción de las primeras generaciones de tecnologías de vehículos con emisiones de carbono muy bajas que se introducirán en el mercado a raíz de la

entrada en vigor provisional del presente Reglamento, este incorpora asimismo disposiciones específicas destinadas a acelerar la introducción en el mercado europeo de vehículos con emisiones de carbono extremadamente bajas en sus etapas iniciales de comercialización.

Enmienda 9

Propuesta de reglamento Considerando 13 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(13 ter) El uso de combustibles alternativos puede permitir reducciones importantes de CO₂ del pozo a la rueda. El presente Reglamento incorpora por tanto disposiciones específicas destinadas a promover aún más el uso de vehículos de combustible alternativo en el mercado europeo.

Justificación

Se debe fomentar el desarrollo de vehículos que pueden usar combustibles alternativos. Dado que los combustibles alternativos presentan un potencial de reducción significativa de las emisiones de CO₂ en el proceso «del pozo a la rueda», el parque de vehículos debe adaptarse para posibilitar el uso de tales combustibles.

Enmienda 10

Propuesta de reglamento Considerando 13 quáter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(13 quáter) En reconocimiento del hecho de que los biocarburantes pueden permitir importantes reducciones de las emisiones de CO₂ en el proceso «del pozo a la rueda», y de que los fabricantes pueden proponer automóviles con la capacidad de funcionar con combustibles tanto convencionales como alternativos para

permitir la transición hacia los combustibles bajos en CO₂, el presente Reglamento incorpora disposiciones específicas destinadas a promover un mayor uso de vehículos que utilizan combustibles alternativos en el mercado europeo.

Justificación

No es probable que los suministradores de combustible ofrezcan una red completa para repostar hasta que no exista la demanda adecuada para ello. Para superar este problema, los fabricantes desarrollan más medios tecnológicos para los vehículos que usan combustibles alternativos, con el fin de que estos puedan detectarlos automáticamente y funcionar con combinaciones de petróleo y biocarburantes. Esta capacidad tecnológica adicional sitúa a estos vehículos durante su ciclo de vida (doce años de promedio) como vehículos que funcionan con biocarburantes. La creciente disponibilidad de estos biocarburantes podría contribuir a una reducción muy significativa de las emisiones de CO₂ del parque de vehículos en el proceso «del pozo a la rueda». La UE está elaborando actualmente criterios para los biocarburantes destinados a garantizar su sostenibilidad.

El objetivo de emisiones no establece ninguna diferencia entre el CO₂ fósil y el biológico. Si el alcance de la legislación consiste en disminuir la contribución antropogénica de CO₂ a la atmósfera, el objetivo debe ser encontrar fuentes alternativas a los combustibles fósiles. La manera más fácil de que los fabricantes cumplan la legislación propuesta es cambiar a los motores diésel. No obstante, la legislación ha de dejar abierta la posibilidad de hallar soluciones a base de combustibles alternativos, que actualmente pueden tener dificultades para cumplir la legislación a pesar de que producen reducciones de CO₂ en el proceso «del pozo a la rueda».

Enmienda 11

Propuesta de reglamento Considerando 13 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(13 quinquies) Se debería fomentar el desarrollo de vehículos que utilicen combustibles alternativos, con bajas emisiones y sin emisiones con objeto de reducir las emisiones de CO₂. El presente Reglamento fomentará dichas tecnologías dado que los ahorros en materia de emisiones obtenidos a partir de vehículos que utilizan combustibles alternativos, generan bajas emisiones y no generan

emisiones pueden utilizarse para contrarrestar las emisiones generadas por los vehículos con un mayor nivel de emisiones incluidos en el parque del fabricante o, como parte de un acuerdo comercial, en el parque de otro fabricante de la misma agrupación.

Enmienda 12

Propuesta de reglamento Considerando 16

Texto de la Comisión

(16) Los vehículos especiales a los que se aplican requisitos específicos a los fines de la homologación de tipo, **incluidos** los vehículos construidos expresamente con fines comerciales a fin de dar acomodo a sillas de ruedas dentro del vehículo de acuerdo con la política comunitaria de ayudar a las personas con discapacidad, deben excluirse del ámbito de aplicación del presente Reglamento.

Enmienda

(16) Los vehículos especiales a los que se aplican requisitos específicos a los fines de la homologación de tipo, **o** los vehículos construidos expresamente con fines comerciales a fin de dar acomodo a sillas de ruedas dentro del vehículo de acuerdo con la política comunitaria de ayudar a las personas con discapacidad, deben excluirse del ámbito de aplicación del presente Reglamento.

Justificación

Se ha de excluir de esta normativa los vehículos construidos expresamente para dar acomodo a sillas de ruedas que no están homologados como tales pero que cuentan con la homologación de tipo. Estas enmiendas garantizarán la equidad para todos los vehículos que pueden acomodar sillas de ruedas. Ello está de acuerdo con la política comunitaria destinada a ayudar a las personas con discapacidad.

Enmienda 13

Propuesta de reglamento Considerando 21

Texto de la Comisión

(21) De conformidad con la Directiva 2007/46/CE, los fabricantes deben expedir un certificado de conformidad que tiene que acompañar a cada turismo nuevo, y los Estados miembros deben permitir la

Enmienda

(21) De conformidad con la Directiva 2007/46/CE, los fabricantes deben expedir un certificado de conformidad que tiene que acompañar a cada turismo nuevo, y los Estados miembros deben permitir la

matriculación y entrada en servicio de un turismo nuevo sólo si va acompañado de un certificado de conformidad válido. Los datos recabados por los Estados miembros deben ser coherentes con el certificado de conformidad expedido por el fabricante para el turismo.

matriculación y entrada en servicio de un turismo nuevo sólo si va acompañado de un certificado de conformidad válido. Los datos recabados por los Estados miembros deben ser coherentes con el certificado de conformidad expedido por el fabricante para el turismo **y deben basarse sólo en esta referencia. En caso de que los Estados miembros, por motivos justificados, no usen el certificado de conformidad para completar el proceso de matriculación y entrada en servicio de un turismo nuevo, adoptarán las medidas necesarias para velar por la precisión adecuada en el procedimiento de seguimiento. Debería existir una base de datos europea común y normalizada para incluir los datos relativos al certificado de conformidad. Esta debe usarse como única referencia con el fin de permitir a los Estados miembros un mantenimiento más sencillo de sus datos de matriculación en el caso de los vehículos nuevos. La Comisión garantizará el uso de las redes electrónicas por parte de los Estados miembros, como se muestra en el proyecto REGNET, en el que se contempla la simplificación adicional del intercambio de datos de matriculación, tales como las emisiones de CO₂, con el fin de conseguir la precisión en el seguimiento. Además, con objeto de permitir a los fabricantes responder a la evolución del mercado, la Comisión pondrá a disposición de cada fabricante, como muy tarde el 30 de agosto de cada año de seguimiento, un informe provisional de seguimiento para ese año.**

Justificación

Todos los Estados miembros deben estar obligados a utilizar como referencia principal (por ejemplo, para las cifras de CO₂), el certificado de conformidad como base del seguimiento (en la actualidad, cerca de doce países de la UE no utilizan este documento para llevar a cabo el procedimiento de matriculación nacional). Por tanto, debe crearse una base de datos central de ámbito europeo para la recogida de tales datos. Ello permitiría también a los fabricantes ofrecer actualizaciones puntuales en caso de cambios técnicos de sus vehículos. Es fundamental que los fabricantes conozcan lo antes posible la cifra oficial de CO₂, por lo

que los cálculos provisionales y el informe provisional de la Comisión deben tener periodicidad semestral.

Enmienda 14

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 **ser superior a** 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.**

Justificación

Con el fin de garantizar de forma eficaz el cumplimiento del objetivo medio de la UE, la prima debe ser más elevada que los costes tecnológicos. Es importante destinar dichos ingresos a las actividades de investigación e innovación en el sector del automóvil.

Enmienda 15

Propuesta de reglamento
Considerando 23 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(23 bis) En la Directiva 1999/94/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 1999, relativa a la información sobre el consumo de combustible y sobre las emisiones de CO₂ facilitada al consumidor al comercializar turismos nuevos¹, se dispone que se ha de proporcionar a los consumidores datos claros sobre el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ específicas para cada turismo, de manera que los consumidores puedan elegir con fundamento.

¹ DO L 12 de 18.1.2000, p. 16.

Justificación

El material de promoción utilizado para comercializar un nuevo turismo debe incluir datos sobre el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ específicas para el modelo específico al que se refiera.

Enmienda 16

Propuesta de reglamento
Artículo 1

Texto de la Comisión

Enmienda

Objeto y finalidad

Objeto, finalidad 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 ***al 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***

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 objetivo para el parque de vehículos nuevos consistente en 120 g de CO₂/km a partir del 1 de enero de 2012.***

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 fija, a partir de 2012, en 130 g de CO₂/km el nivel medio de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos que se alcanzará mediante 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 fija, a partir de 2020, un objetivo, para el parque de automóviles nuevos, de un máximo de 95 g de CO₂/km como promedio de emisiones a partir del 1 de enero de 2020, que se alcanzará mediante 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.

Enmienda 17

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

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) n° 715/2007 («turismos»), que se matriculen

(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»).

por primera vez en la Comunidad («turismos nuevos»).

Justificación

La supresión de la masa como referencia para el ámbito de aplicación del Reglamento evita que se excluya de la legislación a los vehículos de motor muy pesados. Con el fin de alentar a los fabricantes europeos de automóviles a invertir en nuevas tecnologías que incrementen la eficiencia energética y reduzcan las emisiones de CO₂, es necesario evitar la introducción de ventajas específicas para automóviles nuevos importados del exterior de la Comunidad.

Enmienda 18

Propuesta de reglamento Artículo 2 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. No se aplicará a los vehículos especiales definidos en el apartado 5 del anexo II de la Directiva 2007/46/CE.

Enmienda

3. No se aplicará a los vehículos especiales definidos en el apartado 5 del anexo II de la Directiva 2007/46/CE **o a los vehículos contruidos expresamente con fines comerciales a fin de dar acomodo a sillas de ruedas dentro del vehículo como se definen en el Reglamento (CE) nº 715/2007.**

Justificación

Se han de excluir de la presente legislación los vehículos contruidos expresamente para dar acomodo a sillas de ruedas que no están homologados como tales pero que cuentan con la homologación de tipo. Estas enmiendas garantizarán la equidad para todos los vehículos que pueden acomodar sillas de ruedas. Ello está de acuerdo con la política comunitaria destinada a ayudar a las personas con discapacidad.

Enmienda 19

Propuesta de reglamento Artículo 2 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis. Quedan excluidos del ámbito de aplicación del presente Reglamento los

vehículos destinados a satisfacer necesidades sociales específicas, tal como se definen en el artículo 3, apartado 1, letra (f) bis.

Justificación

El número de estos vehículos es relativamente escaso, por lo que está justificada una excepción para que esta normativa sobre las emisiones de CO₂ responda al requisito de compatibilidad social.

Enmienda 20

Propuesta de reglamento

Artículo 3 – apartado 1 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

(d bis) «Huella», la distancia entre ejes del automóvil multiplicada por la batalla como figura en el certificado de conformidad y se define en las secciones 2.1 y 2.3 del anexo I de la Directiva 2007/46/CE.

Enmienda 21

Propuesta de reglamento

Artículo 3 – apartado 1 – letra f bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

(f bis) «vehículos destinados a satisfacer necesidades sociales específicas», los vehículos de la categoría M1 que son:

i) vehículos para fines específicos como se definen en la Directiva 2007/46/CE, con una masa de referencia superior a los 2 000 kg; o

ii) vehículos con una masa de referencia superior a los 2 000 kg y destinados a transportar al menos a siete ocupantes, incluido el conductor, excluidos los vehículos de la categoría M1G como se definen en la Directiva 2007/46/CE; o

iii) vehículos con una masa de referencia superior a 1 760 kg fabricados expresamente para fines comerciales y con el fin de dar acomodo a sillas de ruedas dentro del vehículo.

Justificación

Los vehículos definidos sirven para determinadas funciones, como transporte colectivo o servicios de rescate. Estos vehículos suelen tener una estructura específica (ser más altos, más anchos o más pesados) con una transmisión especial, por lo que presentan unas emisiones de CO₂ ligeramente más elevadas. Los volúmenes de estos grupos de vehículos son relativamente bajos y las emisiones algo superiores de CO₂ carecen de importancia en términos de su impacto general en el objetivo de las emisiones de CO₂.

Enmienda 22

Propuesta de reglamento

Artículo 3 – apartado 1 – letra f ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

(f ter) «Vehículo con emisiones de carbono extremadamente bajas», un vehículo que emita menos de 50 g CO₂/km, medidos de conformidad con el Reglamento (CE) n° 715/2007 y descritos como emisión básica de CO₂ (combinada) en el certificado de conformidad.

Enmienda 23

Propuesta de reglamento

Artículo 3 – apartado 1 – letra f quáter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

(f quáter) «Vehículo que utiliza combustible alternativo», un vehículo con arreglo a la definición del Reglamento (CE) n° 715/2007 y a sus medidas de aplicación.

Justificación

El Reglamento Euro 5 describe ya los vehículos que utilizan combustible alternativo como un

vehículo con un sistema de almacenamiento de energía que puede funcionar con diferentes mezclas de dos o más combustibles (biocarburantes).

Enmienda 24

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

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.

Respecto del año natural que empieza el 1 de enero de 2020 y de 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 modificado de conformidad con el artículo 10, apartado 2 bis, letra (b).

Enmienda 25

Propuesta de reglamento

Artículo 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 4 bis

Vehículos con emisiones de carbono extremadamente bajas

Durante el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2012 y el año que se inicia el 1 de enero de 2016, a los efectos de determinar el cumplimiento por parte de los distintos fabricantes de turismos del

objetivo de emisiones específicas a que se refiere el artículo 4, cada uno de los vehículos con emisiones de carbono extremadamente bajas matriculados en la Unión Europea contribuirá al cálculo de las emisiones medias específicas de CO₂ del fabricante con los siguientes efectos multiplicadores:

2012-2013: 4 veces

2014: 3 veces

2015: 2 veces.

A partir del 1 de enero de 2016, dejará de aplicarse este multiplicador.

Enmienda 26

Propuesta de reglamento Artículo 4 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 4 ter

Objetivo de emisiones específicas para vehículos que utilizan combustibles alternativos

A los efectos de determinar el cumplimiento por parte de los diferentes fabricantes de turismos de los objetivos específicos sobre emisiones contemplados en el artículo 4, las emisiones de CO₂ que figuran en el certificado de conformidad para cada vehículo que utiliza combustible alternativo, como se define en el Reglamento (CE) n° 715/2007, y que esté matriculado en la Unión Europea se reducirán en un factor lineal de 0 a 20%, con un máximo de 25 g de CO₂/km, si al menos el 30 % de las gasolineras del Estado miembro en que esté matriculado el vehículo en cuestión proporciona combustibles alternativos para esos vehículos que respeten los criterios de sostenibilidad establecidos en la Directiva ... [Directiva sobre la energía renovable]. La reducción no será válida

para los vehículos con una masa superior a 2 000 kg, o si se logra utilizando combustibles alternativos que no están disponibles en la Comunidad para uso comercial.

Enmienda 27

Propuesta de reglamento Artículo 5 – apartado 7

Texto de la Comisión

7. Salvo en caso de notificación con arreglo al apartado 3, los fabricantes que componen una agrupación respecto a la cual se ha presentado información a la Comisión se considerarán un solo fabricante a efectos *del presente Reglamento*.

Enmienda

7. Salvo en caso de notificación con arreglo al apartado 3, los fabricantes que componen una agrupación respecto a la cual se ha presentado información a la Comisión se considerarán un solo fabricante a efectos *de cumplir sus obligaciones con arreglo al artículo 4. La información sobre la supervisión y la notificación se registrará, se comunicará y se pondrá a disposición en el registro central a que se refiere el artículo 6, apartado 4, para los fabricantes individuales, así como para cualquier agrupación de los mismos.*

Enmienda 28

Propuesta de reglamento Artículo 6 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Por lo que respecta al *año* que empieza el *1 de enero de 2010* y cada uno de los *años* siguientes, los Estados miembros registrarán la información relativa a cada nuevo turismo matriculado en su territorio de conformidad con la parte A del anexo II.

Enmienda

1. Por lo que respecta al *mes* que empieza el *1 de enero de 2012* y cada uno de los *meses* siguientes, los Estados miembros registrarán la información relativa a cada nuevo turismo matriculado en su territorio de conformidad con la parte A del anexo II. *Dicha información se pondrá a disposición de los fabricantes y de sus importadores o representantes designados en cada uno de los Estados miembros. Los Estados miembros harán todos los*

esfuerzos posibles para garantizar que los organismos responsables de informar operan de forma transparente y no burocrática.

Justificación

El seguimiento y la notificación de las emisiones medias deben comenzar simultáneamente, con la introducción del Reglamento, para evitar distorsiones del mercado y la discriminación de fabricantes. Por ello, las medidas no deberían empezar a aplicarse antes de 2012, deberían ser mensuales y deberían estar a la disposición de los fabricantes de vehículos, para poder incorporar mejor a fabricantes y clientes en la consecución de los objetivos. Con esta enmienda se pretende que los organismos nacionales encargados de informar no generen costes de funcionamiento innecesarios y que operen con la mayor eficacia y la menor burocracia posibles.

Enmienda 29

**Propuesta de reglamento
Artículo 6 – apartado 2**

Texto de la Comisión

2. Antes del 28 de febrero de 2011 y cada uno de los años siguientes, los Estados miembros determinarán y transmitirán a la Comisión la información que figura en la parte B del anexo II respecto al año natural precedente. Los datos se transmitirán de acuerdo con el formulario especificado en la parte C del anexo II.

Enmienda

2. Antes del 28 de febrero de 2011 y cada uno de los años siguientes, los Estados miembros determinarán y transmitirán a la Comisión la información, ***verificada por un auditor autorizado***, que figura en la parte B del anexo II respecto al año natural precedente. Los datos se transmitirán de acuerdo con el formulario especificado en la parte C del anexo II.

Justificación

La verificación de los datos de los Estados miembros por parte de un auditor autorizado debe garantizar que los Estados miembros recogen y controlan las cantidades de CO₂ del certificado de conformidad y que los modelos de automóvil se adjudican a los fabricantes pertinentes.

Enmienda 30

Propuesta de reglamento Artículo 6 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. Los fabricantes podrán notificar a la Comisión, en un plazo de **dos meses** a partir de la notificación del cálculo provisional previsto en el apartado 4, cualquier error observado en los datos, especificando el Estado miembro respecto al que considera que se ha producido el error.

La Comisión estudiará toda notificación de los fabricantes y, antes del **30 de septiembre**, confirmará o modificará y confirmará los cálculos provisionales de conformidad con el apartado 4.

Enmienda

5. Los fabricantes podrán notificar a la Comisión, en un plazo de **tres meses** a partir de la notificación del cálculo provisional previsto en el apartado 4, cualquier error observado en los datos, especificando el Estado miembro respecto al que considera que se ha producido el error.

La Comisión estudiará toda notificación de los fabricantes y, antes del **31 de marzo del año siguiente**, confirmará o modificará y confirmará los cálculos provisionales de conformidad con el apartado 4.

Justificación

La precisión de los datos recogidos por los Estados miembros tiene una importancia decisiva para el cálculo exacto de los valores de reducción específica para los fabricantes. Por ello, debería prolongarse al menos tres meses el plazo para que los fabricantes puedan señalar imprecisiones de la base de datos.

Enmienda 31

Propuesta de reglamento Artículo 6 – apartado 7

Texto de la Comisión

7. Los Estados miembros designarán una autoridad competente para la recogida y comunicación de los datos de seguimiento de conformidad con el presente Reglamento e informarán a la Comisión de la autoridad competente designada a más tardar 6 meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento.

Enmienda

7. Los Estados miembros designarán una autoridad competente para la recogida y comunicación de los datos de seguimiento de conformidad con el presente Reglamento e informarán **al Parlamento Europeo, al Consejo y** a la Comisión de la autoridad competente designada a más tardar 6 meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento.

Enmienda 32

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.**

Justificación

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

Enmienda 33

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.

Justificación

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

Enmienda 34

Propuesta de reglamento Artículo 9 – apartado 1

Texto de la Comisión

Enmienda

1. Un fabricante podrá presentar una solicitud de excepción respecto al objetivo de emisiones específicas calculado con

1. Un fabricante podrá presentar una solicitud de excepción respecto al objetivo de emisiones específicas calculado con

arreglo al anexo I si ese fabricante:

(a) es responsable de menos de 10 000 turismos nuevos matriculados en la Comunidad por año natural; así como

(b) no está vinculado a otro fabricante.

arreglo al anexo I si ese fabricante:

(a) es responsable de menos de 10 000 turismos nuevos matriculados en la Comunidad por año natural; así como

(b) no está vinculado a otro fabricante de automóviles, *o*

(b bis) tiene empresas vinculadas y éstas son responsables en total de menos de 10 000 turismos nuevos matriculados en la Comunidad por año natural.

Justificación

Esta enmienda aclara y simplifica el ámbito de la excepción manteniéndose estrictamente por debajo del límite de 10 000 turismos. Puede haber casos en que dos fabricantes vinculados matriculen menos de 10 000 nuevos turismos. En esas circunstancias, se deberá considerar que no están vinculados.

Enmienda 35

Propuesta de reglamento

Artículo 9 – párrafo 2 – letra d

Texto de la Comisión

(d) un objetivo de emisiones específicas coherente con ***su potencial de reducción, incluido el potencial tecnológico de reducción de sus emisiones específicas de CO₂.***

Enmienda

(d) un objetivo de emisiones específicas coherente con ***la capacidad técnica, los medios financieros y el modelo de potencial de reducción del CO₂ del fabricante en relación con los competidores directos.***

Justificación

Esta enmienda define criterios para determinar y evaluar los objetivos individuales con el fin de ofrecer un mayor grado de seguridad jurídica y capacidad de previsión al mismo tiempo que se alientan las reducciones de emisiones.

Enmienda 36

Propuesta de reglamento
Artículo 9 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. Cuando la Comisión considere que el fabricante puede optar a una excepción de conformidad con el apartado 1 y **compruebe que** el objetivo de emisiones específicas propuesto por el fabricante **es coherente con su potencial de reducción, incluido el potencial tecnológico de reducción de sus emisiones específicas de CO₂, la Comisión** le concederá una excepción. La excepción se aplicará a partir del 1 de enero del año siguiente a la solicitud.

Enmienda

3. Cuando la Comisión considere que el fabricante puede optar a una excepción de conformidad con el apartado 1 y **esté de acuerdo con** el objetivo de emisiones específicas **de CO₂** propuesto por el fabricante, le concederá una excepción. **Al adoptar esta decisión, la Comisión tendrá en cuenta los criterios enumerados en el apartado 2, letra d).** La excepción se aplicará a partir del 1 de enero del año siguiente a la solicitud.

Justificación

Esta enmienda es necesaria por razones de coherencia con la enmienda al artículo 9, apartado 2, letra d).

Enmienda 37

Propuesta de reglamento
Artículo 9 – apartado 6

Texto de la Comisión

6. Cuando la Comisión considere que el fabricante no está aplicando el programa de reducción indicado en su solicitud, la Comisión podrá **revocar la excepción.**

Enmienda

6. Cuando la Comisión considere que el fabricante no está aplicando el programa de reducción indicado en su solicitud, la Comisión **podrá imponer al fabricante una prima por exceso de emisiones, como establece el artículo 7.**

Justificación

Si un fabricante sobrepasa su objetivo de emisiones establecido en su solicitud de excepción, la revocación de la excepción sería una medida desproporcionada. En su lugar, debe aplicarse a dicho fabricante el mismo sistema de primas por exceso de emisiones que se aplica a los fabricantes de grandes volúmenes. Ello aproxima el procedimiento para los pequeños fabricantes al de los grandes fabricantes,

Enmienda 38

Propuesta de reglamento
Artículo 9 – apartado 7 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

7 bis. Se pondrán a disposición del público una solicitud de excepción, incluida la información que la justifique, así como cualquier notificación contemplada en el apartado 4, cualquier revocación con arreglo a los apartados 5 o 6, o las medidas a que se refiere el apartado 7.

Enmienda 39

Propuesta de reglamento
Artículo 9 – apartado 7 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

7 ter. Un fabricante podrá solicitar a la Comisión que se le asigne un objetivo alternativo que consista en una reducción del 25 % de sus emisiones específicas medias en 2006, en lugar del objetivo específico calculado de conformidad con el anexo I, siempre que:

(a) no tenga empresas vinculadas y sea responsable de entre 10 000 y 300 000 turismos nuevos matriculados en la Comunidad por año natural, o

(b) tenga empresas vinculadas y éstas sean responsables en total de entre 10 000 y 300 000 turismos nuevos matriculados en la Comunidad por año natural.

Las empresas vinculadas podrán solicitar a la Comisión que se les asigne un objetivo alternativo que consista en una reducción del 25 % de sus emisiones específicas medias combinadas de 2006, en lugar de la media de sus objetivos específicos calculados con arreglo al anexo I, siempre que dichas empresas vinculadas, junto con cualquier otra empresa vinculada, sean responsables de

entre 10 000 y 300 000 turismos nuevos matriculados en la Comunidad por año natural.

Justificación

La propuesta de la Comisión ofrece a los fabricantes especializados —que producen una gama reducida de vehículos— objetivos inalcanzables y más estrictos que los de sus competidores directos. Sus competidores, que venden una amplia gama de automóviles o son parte de una agrupación, no han realizado el mismo esfuerzo aunque venden vehículos con emisiones similares de CO₂. La enmienda permite a los fabricantes especializados elegir un objetivo mínimo del 25 %. Es una reducción muy importante de las emisiones de CO₂ en comparación con la media industrial del 19 % y por tanto tiene un impacto muy reducido en el medio ambiente.

Enmienda 40

Propuesta de reglamento Artículo 9 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 9 bis

Ecoinnovaciones

- 1. Las ecoinnovaciones son tecnologías innovadoras en el automóvil que reducen de forma verificable las emisiones de CO₂ independientemente del comportamiento del conductor, pero que no están reflejadas o se tienen insuficientemente en cuenta en la medición del CO₂ con arreglo al Reglamento (CE) n° 715/2007.***
- 2. El Comité contemplado en el artículo 12, apartado 1, del presente Reglamento decidirá las aplicaciones para las ecoinnovaciones, incluida la reducción del CO₂ en la realidad asociada con la tecnología.***
- 3. Los fabricantes o los proveedores de la tecnología podrán presentar una solicitud para una ecoinnovación. Las solicitudes habrán de apoyarse en datos técnicos relativos a las reducciones de CO₂ vinculadas a la tecnología. Estos datos habrán de estar certificados por un***

tercero. Las instituciones notificadas con arreglo al artículo 43 de la Directiva 2007/46/CE podrán actuar como terceros con capacidad de certificación.

4. En conexión con la verificación del presente Reglamento, las ecoinnovaciones se considerarán sobre la base de los créditos concedidos para su instalación como componentes estándar en los tipos de vehículos o versiones de los tipos de vehículos. Los créditos asociados con una tecnología no serán superiores al 75 % de la reducción de CO₂ en la realidad que se decida con arreglo al apartado 2. El Comité contemplado en el artículo 12, apartado 1, podrá limitar además la validez de los créditos en el tiempo, o decidir que estos créditos se apliquen con carácter decreciente durante un período determinado.

Justificación

El Reglamento final debe ofrecer incentivos para incrementar la eficiencia de los componentes incluso si sus beneficios en términos de CO₂ no se reflejan en la medición del CO₂ realizada con arreglo al Reglamento (CE) n° 715/2007. Solamente las tecnologías que entrañen reducciones de CO₂ en la realidad más allá de toda duda deben considerarse ecoinnovaciones y su impacto habrá de ser certificado por un servicio técnico competente como los que intervienen en la homologación de tipo de la UE.

Enmienda 41

Propuesta de reglamento Artículo 10 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. La Comisión modificará el anexo I:
(a) para el 30 de junio de 2016 y, a partir de entonces, el 30 de junio cada tres años, con objeto de establecer la cifra M₀ que constituirá el promedio de la masa media de los turismos nuevos en los últimos tres años naturales para los que se haya hecho público un promedio de masa, en virtud del artículo 8, apartado 1, letra (d bis); así

como

(b) para el 30 de junio de 2019, con objeto de que se sustituya la cifra «130» por una cifra inferior a «95» y de que la cifra «a» se traduzca en un reparto del esfuerzo entre fabricantes lo más coherente con el previsto por el presente Reglamento para 2012.

Las modificaciones surtirán efecto a partir del 1 de enero del año siguiente.

Dicha modificación, destinada a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 12, apartado 3.

Enmienda 42

Propuesta de reglamento Artículo 10 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. La Comisión analizará la evolución tecnológica con vistas a modificar, si procede, las disposiciones del Reglamento (CE) n° 715/2007 sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor.

Enmienda

3. La Comisión analizará la evolución tecnológica con vistas a modificar, si procede, las disposiciones del Reglamento (CE) n° 715/2007 sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor. ***En particular, la Comisión revisará los procedimientos para medir las emisiones de CO₂ y las posibilidades de incluir el ensayo referente a las emisiones de CO₂ en la evaluación de la conformidad en circulación sin obstaculizar la rápida introducción de tecnologías nuevas y menos comprobadas (por ejemplo, baterías, pilas de combustible) para reducir las emisiones de CO₂.***

Justificación

Quizá haga falta actualizar o reemplazar los ciclos de ensayo para reflejar los cambios en las especificaciones de los vehículos y en el comportamiento de los conductores, con el fin de garantizar que las emisiones del mundo real se corresponden con las que se miden en la

homologación de tipo. Las emisiones de CO₂ procedentes de vehículos que se han utilizado en el tráfico normal durante algunos años pueden diferir de las mediciones realizadas durante la homologación de tipo. Una inclusión del ensayo sobre emisiones de CO₂ en la conformidad en circulación mejorará la legislación para garantizar que las emisiones de CO₂ de los vehículos en uso no aumentan en comparación con las medidas durante la homologación de tipo. En vehículos con tecnologías nuevas y menos comprobadas (por ejemplo, baterías, pilas de combustible), pueden permitirse algunas degradaciones para no bloquear la rápida introducción de nuevas tecnologías con gran potencial de reducción a largo plazo.

Enmienda 43

Propuesta de reglamento

Artículo 10 – apartado 3 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

En particular, antes de 2010 la Comisión presentará, como corresponda, propuestas destinadas a garantizar que los procedimientos para medir las emisiones de CO₂ con arreglo al Reglamento (CE) n^o 715/2007 y sus medidas de aplicación están adaptados y son objeto posteriormente de revisiones regulares con arreglo al artículo 14, apartado 3, de dicho Reglamento, con el fin de reflejar mejor las condiciones de conducción reales y el comportamiento real de los vehículos en materia de emisiones de CO₂, y de incorporar todas las ecoinnovaciones y medidas adicionales relevantes en estos procedimientos.

Enmienda 44

Propuesta de reglamento

Artículo 10 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis. La Comisión velará por que, para 2015, los vehículos de todos los pesos estén incluidos en el presente Reglamento.

Justificación

Algunos turismos tienen una masa de referencia que sobrepasa los 2 480 kg de masa máxima especificada en el artículo 2, apartado 2, del Reglamento relativo a las normas Euro 5 y 6. Un ejemplo al respecto es el automóvil Hummer H2 con una tara de 2 902 kg. Con arreglo a la presente propuesta, esos automóviles no están cubiertos por la normativa. Esta laguna debe colmarse para evitar que un incremento en los vehículos muy pesados ponga en peligro el logro del objetivo medio del parque de automóviles de la UE.

Enmienda 45

Propuesta de reglamento

Artículo 10 – apartado 3 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 ter. A más tardar el 31 de diciembre de 2014, la Comisión presentará una propuesta de reglamento para establecer el nivel medio de emisiones mencionado en el Anexo I, que no deberá exceder de 95 g de CO₂, y deberá alcanzarse para el nuevo parque de turismos antes del 1 de enero de 2020.

Dicha propuesta irá precedida de una evaluación global del impacto sobre la industria del automóvil y el sector derivado, 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 las emisiones 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.

Enmienda 46

Propuesta de reglamento Artículo 10 – apartado 3 quáter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 quáter. Antes de 2014, y tras realizar una evaluación del impacto, la Comisión publicará un informe sobre la disponibilidad de datos sobre las huellas, como un parámetro de utilidad para determinar objetivos específicos de emisión y, si procede, modificar el anexo I con arreglo al procedimiento de reglamentación con control mencionado en el artículo 12, apartado 3.

Enmienda 47

Propuesta de reglamento Artículo 11

Texto de la Comisión

Enmienda

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.

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 los turismos estará regulada por la Directiva 1999/94/CE.

Justificación

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

Enmienda 48

Propuesta de reglamento Artículo 11 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 11 bis

Información para el conductor en el interior del automóvil

A partir del 1 de enero de 2012, los fabricantes que soliciten la homologación de tipo para vehículos M1 como se definen en la Directiva 2007/46/CE, con arreglo al Reglamento (CE) n° 715/2007, equiparán cada vehículo con un monitor de consumo de carburante.

Justificación

Muchas pruebas han confirmado que existe una discrepancia entre las emisiones de CO₂ en la realidad y las medidas en el ciclo de ensayos de la UE. Un monitor de consumo de carburante puede contribuir a eliminar esta discrepancia ya que muestra cuánto combustible consume el automóvil mientras se conduce. Ello puede fomentar la conducción ecológica y conllevar un descenso en el consumo de combustible cuando se utiliza el vehículo en la realidad. Otros efectos positivos derivados de la adopción de estilos de conducción más económicos son un menor número de accidentes, una reducción en las emisiones de NOx y partículas, menos ruido y menor desgaste de los neumáticos y del sistema de transmisión.

Enmienda 49

Propuesta de reglamento Anexo II – parte A – punto 2

Texto de la Comisión

Enmienda

2. Los datos a que se refiere el apartado 1 procederán del certificado de conformidad del turismo correspondiente. Si en el certificado de conformidad de un turismo figura una masa mínima y máxima, los Estados miembros utilizarán únicamente la cifra máxima a los efectos del presente Reglamento.

2. Los datos a que se refiere el apartado 1 procederán del certificado de conformidad del turismo correspondiente. Si en el certificado de conformidad de un turismo figura una masa mínima y máxima, los Estados miembros utilizarán únicamente la cifra máxima a los efectos del presente Reglamento. ***En el caso de los vehículos que utilizan dos combustibles (gasolina/gas) en cuyos certificados de***

conformidad figuren cantidades específicas de emisiones de CO₂ para ambos tipos de combustible, los Estados miembros harán uso solamente de la cantidad medida para el gas.

Justificación

Con arreglo a las cifras oficiales, los vehículos que utilizan dos combustibles funcionan casi exclusivamente con gas. Además, debe fomentarse el uso de combustibles gaseosos como alternativa a la gasolina con vistas a disminuir las emisiones de CO₂ y diversificar los suministros energéticos.

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.

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS JURÍDICOS SOBRE EL FUNDAMENTO JURÍDICO

19.9.2008

Sr. D. Miroslav Ouzký
Presidente
Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria
BRUSELAS

Asunto: Opinión sobre el fundamento jurídico de 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))

Señor Presidente:

La Comisión de Asuntos Jurídicos ha decidido examinar de propia iniciativa la cuestión del fundamento jurídico de la propuesta jurídica de referencia con arreglo al artículo 35, apartado 3, del Reglamento.

La comisión examinó la cuestión mencionada más arriba en la reunión del 9 de septiembre de 2008.

Conviene recordar asimismo que todos los actos comunitarios deben basarse en un fundamento jurídico previsto en el Tratado (o en otro acto jurídico que se prevea desarrollar). El fundamento jurídico define la competencia comunitaria *ratione materiae* y específica cómo debe ejercerse esa competencia, es decir, el instrumento o instrumentos legislativos que pueden utilizarse y el procedimiento de toma de decisiones.

En opinión del Tribunal de Justicia, la elección del fundamento jurídico no es algo subjetivo «sino que debe basarse en elementos objetivos susceptibles de control jurisdiccional»¹, como el objetivo y el contenido del acto de que se trate². Además, el factor decisivo debe estar constituido por el objetivo principal del acto³.

Por otra parte, según la misma jurisprudencia, un artículo general del Tratado es una base jurídica suficiente incluso aunque el acto de que se trate sólo pretenda, de manera subordinada, alcanzar un objetivo previsto por un artículo específico del Tratado⁴.

¹ Asunto 45/86 Comisión / Consejo [1987] Rec. 1439, apartado 5.

² Asunto C-300/89, Comisión / Consejo [1991] Rec. I-287, apartado 10.

³ Asunto C-377/98, Países Bajos / Parlamento Europeo y Consejo [2001] Rec. I-7079, apartado 27.

⁴ Asunto C-377/98 *Países Bajos / Parlamento Europeo y Consejo*, [2001] Rec. I-7079, apartados 27-28; Asunto C-491/01 *British American Tobacco (Investments) e Imperial Tobacco* [2002] Rec. I-11453, apartados 93-94.

La Comisión propone el artículo 95 del Tratado como única base jurídica de la propuesta de reglamento.

Artículo 95

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 94 y salvo que el presente Tratado disponga otra cosa, se aplicarán las disposiciones siguientes para la consecución de los objetivos enunciados en el artículo 14.

El Consejo, con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 251 y previa consulta al Comité Económico y Social, adoptará las medidas relativas a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros que tengan por objeto el establecimiento y el funcionamiento del mercado interior.

2. El apartado 1 no se aplicará a las disposiciones fiscales, a las disposiciones relativas a la libre circulación de personas ni a las relativas a los derechos e intereses de los trabajadores por cuenta ajena.

3. La Comisión, en sus propuestas previstas en el apartado 1 referentes a la aproximación de las legislaciones en materia de salud, seguridad, protección del medio ambiente y protección de los consumidores, se basará en un nivel de protección elevado, teniendo en cuenta especialmente cualquier novedad basada en hechos científicos. En el marco de sus respectivas competencias, el Parlamento Europeo y el Consejo procurarán también alcanzar ese objetivo.

4. Si, tras la adopción por el Consejo o por la Comisión de una medida de armonización, un Estado miembro estimare necesario mantener disposiciones nacionales, justificadas por alguna de las razones importantes contempladas en el artículo 30 o relacionadas con la protección del medio de trabajo o del medio ambiente, dicho Estado miembro notificará a la Comisión dichas disposiciones así como los motivos de su mantenimiento.

5. Asimismo, sin perjuicio del apartado 4, si tras la adopción de una medida de armonización por el Consejo o la Comisión, un Estado miembro estimara necesario establecer nuevas disposiciones nacionales basadas en novedades científicas relativas a la protección del medio de trabajo o del medio ambiente y justificadas por un problema específico de dicho Estado miembro surgido con posterioridad a la adopción de la medida de armonización, notificará a la Comisión las disposiciones previstas así como los motivos de su adopción.

6. La Comisión aprobará o rechazará, en un plazo de seis meses a partir de las notificaciones a que se refieren los apartados 4 y 5, las disposiciones nacionales mencionadas, después de haber comprobado si se trata o no de un medio de discriminación arbitraria o de una restricción encubierta del comercio entre Estados miembros y si constituyen o no un obstáculo para el funcionamiento del mercado interior.

Si la Comisión no se hubiera pronunciado en el citado plazo, las disposiciones nacionales a que se refieren los apartados 4 y 5 se considerarán aprobadas.

Cuando esté justificado por la complejidad del asunto y no haya riesgos para la salud humana, la Comisión podrá notificar al Estado miembro afectado que el plazo mencionado

en este apartado se amplía por un período adicional de hasta seis meses.

7. Cuando, de conformidad con el apartado 6, se autorice a un Estado miembro a mantener o establecer disposiciones nacionales que se aparten de una medida de armonización, la Comisión estudiará inmediatamente la posibilidad de proponer una adaptación a dicha medida.

8. Cuando un Estado miembro plantee un problema concreto relacionado con la salud pública en un ámbito que haya sido objeto de medidas de armonización previas, deberá informar de ello a la Comisión, la cual examinará inmediatamente la conveniencia de proponer al Consejo las medidas adecuadas.

9. Como excepción al procedimiento previsto en los artículos 226 y 227, la Comisión y cualquier Estado miembro podrá recurrir directamente al Tribunal de Justicia si considera que otro Estado miembro abusa de las facultades previstas en el presente artículo.

10. Las medidas de armonización anteriormente mencionadas incluirán, en los casos apropiados, una cláusula de salvaguardia que autorice a los Estados miembros a adoptar, por uno o varios de los motivos no económicos indicados en el artículo 30, medidas provisionales sometidas a un procedimiento comunitario de control.

Objetivo y contenido de la propuesta de reglamento

El objetivo de la presente propuesta es garantizar el funcionamiento correcto del mercado interior de los turismos para limitar las emisiones medias de CO₂ del parque de vehículos nuevos en la Comunidad hasta 130 g de CO₂/km de aquí a 2012.

Los principales aspectos de la propuesta son los siguientes:

- Se aplicará a los vehículos M1 (turismos).
- Establece objetivos respecto a las emisiones específicas de CO₂ de los turismos nuevos en la Comunidad en función de su masa.
- Fija objetivos obligatorios en relación con las emisiones específicas de CO₂ de los turismos a partir de 2012. Los objetivos se aplicarán a las emisiones medias específicas de CO₂ en g/km de los turismos nuevos para cada fabricante registrado en la UE en cada año natural. Los fabricantes pueden formar agrupaciones para cumplir sus objetivos. Si dos o más fabricantes forman una agrupación, ésta será tratada como si fuera un solo fabricante a los efectos de determinar el cumplimiento de los objetivos.
- Los Estados miembros estarán obligados a recopilar información sobre los nuevos vehículos matriculados en su territorio y a comunicar esa información a la Comisión para determinar si se cumplen los objetivos.
- Si un fabricante no cumple su objetivo, se le exigirá que pague una prima por exceso de emisiones en relación con cada año natural a partir de 2012. La prima se calculará multiplicando el número de gramos de CO₂ por kilómetro en que el fabricante haya superado su objetivo por el número de vehículos nuevos matriculados y por la sanción por exceso de emisiones para el año. La sanción por exceso de emisiones ascenderá a 20 euros en 2012, 35 euros en 2013, 60 euros en 2014 y 95 euros en 2015 y cada uno de los años siguientes.

Según se indica en la exposición de motivos de la Comisión, «el artículo 95 del Tratado CE constituye la base jurídica adecuada, debido a la necesidad de garantizar la igualdad de condiciones para todos los agentes económicos del mercado interior, al tiempo que se asegura un elevado nivel de protección de la salud y del medio ambiente.»

Así parece apuntarse en los siguientes considerandos:

(1) El objetivo del presente Reglamento es fijar normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos matriculados en la Comunidad que garanticen el funcionamiento correcto del mercado interior y el cumplimiento de parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros.

(2) El mercado interior comprende un espacio sin fronteras interiores en el que debe estar garantizada la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales. La Comunidad ha puesto en marcha un mercado interior en el sector automovilístico que funciona correctamente y que ha creado una base sólida para la fluidez de los intercambios intracomunitarios de productos del sector de la automoción. Los objetivos en materia de emisiones de CO₂ deben armonizarse para evitar que se impongan requisitos que difieran de un Estado miembro a otro y preservar los logros del mercado interior, así como para garantizar la libre circulación de turismos en la Comunidad y, al mismo tiempo, un nivel elevado de protección del medio ambiente.

(5) Es necesario fijar objetivos comunitarios en relación con los turismos nuevos para impedir la fragmentación del mercado interior como consecuencia de la adopción de medidas diferentes a nivel de los Estados miembros. Con objetivos comunitarios, los fabricantes tienen más seguridad de planificación y más flexibilidad para cumplir los requisitos en materia de reducción de las emisiones de CO₂ que con objetivos de reducción a nivel nacional. A la hora de fijar normas de emisión, hay que tener en cuenta las implicaciones para los mercados y la competitividad de los fabricantes, los costes directos e indirectos que se imponen a las empresas y los beneficios que se obtienen con el fomento de la innovación y la reducción del consumo de energía.

(11) El marco legislativo aplicado para alcanzar el objetivo relativo a la media del parque de vehículos nuevos debe garantizar que los objetivos de reducción no afecten a la competencia y sean socialmente justos y sostenibles, que se impongan los mismos requisitos a todos los fabricantes europeos de automóviles y que se evite toda distorsión injustificada de la competencia entre dichos fabricantes. El marco legislativo debe ser compatible con el objetivo general de alcanzar las metas de la UE con arreglo al Protocolo de Kioto y completarse con otros instrumentos más centrados en el uso, como la diferenciación de los impuestos aplicables a los vehículos y la energía.

Pero en otros considerandos, por el contrario, se justifican las normas de comportamiento en materia de emisiones establecidas: (3) en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y el compromiso de la UE de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero al menos en un 20 % antes de 2020 en comparación con los niveles registrados en 1990; (4) en la necesidad de reducir las emisiones de los turismos y (6) en la necesidad de consolidar el procedimiento de medición y control de las emisiones de CO₂ para ofrecer seguridad de planificación y previsibilidad a los fabricantes de automóviles de la UE.

En los considerandos (7), (8), (9) y (10) se describen los progresos obtenidos con la estrategia comunitaria de reducción de las emisiones de CO₂, que se basa en los compromisos voluntarios del sector, una mejor información del consumidor y la promoción de vehículos con eficiencia energética mediante estímulos fiscales.

En el considerando (12) se justifica la utilización de parámetros de masa.

En el considerando (13) se indica que *«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.»*

En el considerando (14) se aclara que el objetivo de emisiones debe aplicarse a los nuevos turismos matriculados por primera vez en la Comunidad.

En el considerando (15) se enuncia que la entidad responsable del cumplimiento del presente Reglamento debe ser la misma que la responsable de todos los aspectos del procedimiento de homologación de tipo.

En el considerando (16) se examinan las exenciones para los vehículos especiales.

En los considerandos (17) y (18) se prevé conceder flexibilidad a los fabricantes a la hora de decidir cómo cumplen los objetivos, en particular mediante la formación de agrupaciones.

En el considerando (19) se declara que *«es necesario un mecanismo de cumplimiento sólido para garantizar la consecución de los objetivos previstos en el presente Reglamento.»*

En el considerando (20) se examinan las normas de recogida y notificación de los datos sobre emisiones y, en el considerando (21), los certificados de conformidad.

En el considerando (22) se trata el pago de «la prima por exceso de emisiones» de la manera siguiente: *«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.»*

En el considerando (23) se indica que el reglamento debe entenderse sin perjuicio de la aplicación de las normas comunitarias de competencia.

En el considerando (24) se indica que la aplicación del reglamento a nivel comunitario debe estar apoyada por el instrumento financiero para el medio ambiente vigente (LIFE+).

En los considerandos (25) y (26) se examina la comitología, especificándose en el último de

ellos qué elementos no esenciales podrán ser modificados o complementados.

Por último, en el considerando (27) se examina la derogación de la Decisión 1753/2000/CE y en el considerando (28) se incluye la declaración habitual sobre la subsidiariedad y la proporcionalidad.

Con respecto a las normas sustantivas:

En el artículo 1 se expone el **objetivo y finalidad** del reglamento de la manera siguiente:

«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.»

En el artículo 2 se define el **ámbito de aplicación**: El reglamento se aplicará a los vehículos de motor de la categoría M1, con una masa de referencia igual o inferior a 2 610 kg que se matriculen por primera vez en la Comunidad y que no hayan sido matriculados anteriormente fuera de la Comunidad («turismos nuevos»).

En el artículo 3 se incluyen las **definiciones**.

En el artículo 4 se establecen los **objetivos de emisiones específicas** de la manera siguiente: *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 superen 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.*

En el artículo 5 se examinan las condiciones con arreglo a las que los fabricantes podrán formar una **agrupación** para alcanzar los objetivos de emisiones mencionados en el artículo 4.

El artículo 6 se refiere al **seguimiento y notificación de las emisiones medias**.

En el artículo 7 se establecen las disposiciones sobre la **prima por exceso de emisiones**:

1. Respecto a cada año natural a partir de 2012 en el que las emisiones medias específicas de CO₂ de un fabricante superen su objetivo de emisiones específicas correspondiente a ese año, la Comisión impondrá al fabricante o, en caso de una agrupación, a su gestor, una prima por exceso de emisiones.

2. La prima por exceso de emisiones prevista en el apartado 1 se calculará mediante la siguiente fórmula:

Exceso de emisiones x número de turismos nuevos x prima por exceso de emisiones descrita en el apartado 3.

donde:

«Exceso de emisiones» significa el número positivo de gramos por kilómetro en que las emisiones medias específicas del fabricante superan su objetivo de emisiones específicas en el año natural, redondeado al tercer decimal más próximo; y

«Número de turismos nuevos » significa el número de turismos nuevos producidos por el fabricante que se matricularon ese año.

3. La prima por exceso de emisiones ascenderá a:

a) en relación con el exceso de emisiones en el año natural 2012, 20 euros;

b) en relación con el exceso de emisiones en el año natural 2013, 35 euros;

(c) en relación con el exceso de emisiones en el año natural 2014, 60 euros; y

(d) en relación con el exceso de emisiones en el año natural 2015 y de cada uno de los años naturales siguientes, 95 euros.

4. La Comisión establecerá los métodos para la recogida de las primas por exceso de emisiones previstas en el apartado 1.

Esas medidas, cuyo objeto consiste en modificar elementos no esenciales del presente Reglamento completándolo, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 12, apartado 3.

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

En el artículo 8 se examina la **publicación de los resultados de los fabricantes** con respecto a sus objetivos de emisiones específicas.

En el artículo 9 se prevé una **excepción especial para los pequeños fabricantes independientes** (responsables de menos de 10 000 turismos nuevos matriculados en la Comunidad por año natural).

En el artículo 10 se menciona la **cláusula de revisión y presentación de informes**.

En el artículo 11 se examina la **información de los consumidores**.

En el artículo 12 se establece la **comitología**.

En el artículo 13 se trata la **financiación comunitaria**.

En el artículo 14 se deroga la Decisión nº 1753/2000/CE.

En el artículo 15 se examina su **entrada en vigor**.

En los anexos I y II se examinan, respectivamente, los **objetivos de emisiones específicas de CO₂** y el **seguimiento y notificación de las emisiones**.

Durante el debate en comisión en el que se examinó y debatió un dictamen del Servicio Jurídico se expresaron dudas sobre la naturaleza de la «prima por exceso de emisiones» establecida en el artículo 7 y sobre si es el artículo 95 o el artículo 175 el que otorga a la UE la competencia para imponer esa prima. Asimismo, los miembros de la comisión expresaron su gran malestar por las disposiciones que permitirían a la Comisión establecer métodos para la recogida de las primas por exceso de emisiones (artículo 7, apartado 4) y por las que «el importe de la prima por exceso de emisiones se considerará ingreso para el presupuesto de la Unión Europea» (artículo 7, apartado 5).

En la reunión del 9 septiembre 2008, la Comisión de Asuntos Jurídicos decidió, en consecuencia, por unanimidad¹, a la luz del dictamen del Servicio Jurídico, que el fundamento jurídico adecuado es el artículo 175 del Tratado CE.

Le saluda muy atentamente,

Giuseppe Gargani

¹ Estuvieron presentes en la votación final: Giuseppe Gargani (presidente), Rainer Wieland, (vicepresidente), Lidia Joanna Geringer de Oedenberg (vicepresidenta), Francesco Enrico Speroni (vicepresidente), Sharon Bowles (suplente de Diana Wallis (ponente)), Victor Boștinăru, Ieke van den Burg, Carlo Casini, Marek Aleksander Czarnecki, Bert Doorn, Monica Frassoni, Vicente Miguel Garcés Ramón, Jean-Paul Gauzès, Othmar Karas, Piia-Noora Kauppi, Klaus-Heiner Lehne, Katalin Lévai, Antonio Masip Hidalgo, Hans-Peter Mayer, Manuel Medina Ortega, Georgios Papastamkos, Aloyzas Sakalas, Gabriele Stauner, Daniel Strojž, József Szájer, Jacques Toubon, Renate Weber, Jaroslav Zvěřina, Tadeusz Zwiefka.

3.9.2008

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 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))

Ponente (*): Werner Langen

(*) Comisiones asociadas – Artículo 47 del Reglamento

BREVE JUSTIFICACIÓN

Desde 1995 hay una estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ de los turismos. Esta estrategia se apoya en tres pilares: compromisos voluntarios de la industria automovilística para reducir emisiones, la promoción, mediante medidas fiscales, de coches con menor consumo de combustible, y una mejor información de los consumidores. Entre 1995 y 2007, se han registrado progresos considerables en las tecnologías del motor y la eficiencia de los combustibles. Pero en parte, las mejoras de la eficiencia de los combustibles resultaron neutralizadas por la demanda creciente de vehículos más grandes. Las emisiones de CO₂ del sector de los turismos suponen en Europa cerca del 12 % del total de las emisiones. El automóvil representa aproximadamente el 78 % del total del transporte de personas en Europa.

1. Objetivos de la propuesta de reglamento

Con la presente propuesta de reglamento, la Comisión Europea aspira a lograr un objetivo de emisiones de CO₂ uniforme y vinculante de 130 g/km a partir de 2012. El Parlamento Europeo apoya este objetivo común. También apoya los objetivos generales perseguidos por la Comisión. Pero el reglamento que adopten el Consejo y el Parlamento deberá perseguir objetivos de reducción que no afecten a la competencia, sean justos socialmente y sean sostenibles, y deberán afectar por igual a todos los fabricantes de automóviles europeos y tener en cuenta su posición ante la competencia internacional.

2. Opciones y pendiente de la curva (slope)

El punto más conflictivo es, en particular, la distribución equitativa de los objetivos de reducción entre vehículos pequeños y grandes. Los vehículos grandes, de los que los fabricantes europeos tienen una cuota de producción del 80 % del mercado mundial, tienen un papel destacado en cuanto a las nuevas tecnologías. Lo decisivo es la curva de los valores límite en función de la masa de los vehículos. Fijar el objetivo de CO₂ para el promedio del parque de automóviles nuevos de un productor sobre la base de la masa media de los vehículos es la mejor base de cálculo. La contribución notablemente superior de los vehículos grandes respecto de los pequeños queda determinada por la pendiente de la curva de valores límite.

El ponente apoya la pendiente de la curva de valores límite propuesta por la Comisión, del 60 %. Los objetivos de reducción para vehículos grandes son notablemente superiores a los de los vehículos pequeños. Una pendiente de la curva del 60 % hace que las emisiones de CO₂ no aumenten en paralelo con el aumento de la masa, sino muy por debajo del promedio.

El peso del vehículo (masa) es el parámetro adecuado para los objetivos específicos de CO₂. El peso del vehículo provocará menos distorsiones de la competencia que otros parámetros. En Japón y en China ya se utiliza el peso como base de la legislación relativa al CO₂. Es fácil observar la evolución, los datos están disponibles. Como los fabricantes de automóviles desarrollan conceptos de plataforma, el parámetro de «huella» no sería un criterio adecuado. Utilizar la «huella» daría lugar a que todos los vehículos de la misma plataforma recibiesen el mismo objetivo de CO₂, independientemente de su equipamiento y de la masa total. Además, la «huella» supondría una gran desventaja para los automóviles pequeños y ciudadanos, eficientes en términos de CO₂.

3. Medidas complementarias del enfoque integrado

El valor límite de CO₂ de 120 g/km del enfoque integrado prevé una reducción del CO₂ de 10 g/km a través de medidas complementarias, como neumáticos de baja resistencia, reducción de la resistencia a la rodadura, sistemas de control de la presión de los neumáticos, sistemas de climatización eficientes e indicadores de cambio de marcha, que, conjuntamente, podrían suponer un ahorro de CO₂ de 5 g/km. Además, se tiene en cuenta el empleo de biocombustibles, también con otros 5 g/km. Para que se impongan las nuevas tecnologías y las medidas de eficiencia energética, es conveniente reconocer las ecoinnovaciones como medidas de reducción del CO₂. Como no todas las ecoinnovaciones pueden abordarse en el procedimiento de ensayo y, por otro lado, lleva mucho tiempo y es muy delicado modificar los procedimientos vigentes armonizados a nivel internacional, se propone la introducción de un procedimiento adicional de conformidad con el artículo 6 y con el anexo II bis. Pueden incluirse entre las ecoinnovaciones, aparte del procedimiento de ensayo, medidas del ámbito de la tecnología del automóvil, de mantenimiento, formación de los conductores, infraestructura de navegación y alumbrado eficiente, más tecnología solar en el automóvil y aprovechamiento del calor residual. El objetivo es fomentar todas las medidas que permitan mejorar el balance medioambiental.

4. Fase de introducción

Como para desarrollar nuevos tipos y nuevas plataformas hace falta un mínimo de entre 5 y 8 años, es conveniente establecer que el objetivo de emisiones de CO₂ de 120 g/km se realice no para una fecha concreta, sino a lo largo de una fase de transición de varios años. Por esta

razón, se propone que para el año 2012 deba cumplir el objetivo de 120 g/km (con las medidas complementarias) una cuarta parte del parque de nuevos vehículos; para 2013, la mitad; para 2014, tres cuartas partes, y para 2015, todos. Esta flexibilización es necesaria para dejar a los fabricantes el margen de maniobra necesario y asimismo para hacer posibles vías alternativas.

5. Sanciones

Las multas propuestas por la Comisión de la UE, de 100 a 475 euros por tonelada de CO₂, son muy superiores a cualquier precio comercial concebible que puedan alcanzar los certificados de CO₂ en los sectores de la industria y la energía. La finalidad de las sanciones no puede ser debilitar la potencia innovadora de la industria, sino ofrecer incentivos para la aplicación de las medidas y, en su caso, financiar medidas sustitutorias que garanticen el ahorro de CO₂ perCO₂ y con los nuevos vehículos matriculados (correspondería a un precio por tonelada de CO₂ de un máximo de 200 euros). Hay que partir de que la información de los consumidores y la competencia entre los fabricantes ejercerá de todos modos sobre estos una presión muy superior en favor del cumplimiento de los valores límite establecidos.

6. Excepciones

En la propuesta de la Comisión de la UE se recoge una serie de excepciones que deberían examinarse una por una. El límite propuesto por la Comisión de menos de 10 000 vehículos nuevos vendidos al año en la UE se reduce a 5 000 vehículos anuales, y se introduce una disposición adicional, limitada a cinco años, aplicable a estos fabricantes con dificultades para alcanzar los valores de reducción establecidos en el Reglamento y que son responsables de un máximo del 1 % de las nuevas matriculaciones en la UE.

7. Objetivos a largo plazo

El Parlamento y el Consejo decidirán en 2014 los objetivos a largo plazo sobre la base de un balance y de una propuesta al respecto de la Comisión de la UE. En este momento, será también posible obtener una visión de conjunto de las nuevas tecnologías, incluida la introducción de modelos de propulsión alternativos, como los automóviles con motor de baterías. Los objetivos a largo plazo deberán orientarse también teniendo en cuenta que los nuevos sistemas de motores y de propulsión híbrida que se desarrollen tendrán un ciclo vital relativamente corto, ya que, 10 años después de su introducción, ya podría estar disponible la primera generación local de modelos de propulsión libres de CO₂. Por consiguiente, la política debe dejar abierta la transición a las nuevas tecnologías. Con la aplicación del límite de CO₂ de 120 g/km por término medio del parque de automóviles establecido por el presente Reglamento, deberá reducirse el consumo medio a unos 5 litros por 100 km para los vehículos de gasolina y a 4,5 para los vehículos diésel, valores muy ambiciosos en comparación con los actuales.

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 4

Texto de la Comisión

(4) Una de las implicaciones de esos compromisos es que ***todos los Estados miembros deben reducir*** considerablemente las emisiones de los turismos. ***Las políticas y medidas deben aplicarse, tanto a nivel de los Estados miembros como de la Comunidad, a todos los sectores de la economía comunitaria, y no sólo a los sectores industrial y energético, con el fin de generar las reducciones sustanciales necesarias.*** El transporte por carretera es el segundo sector que más gases de efecto invernadero emite en la UE, y sus emisiones siguen aumentando. Si ***el impacto*** del sector del transporte por carretera ***en el cambio climático continúa*** creciendo, ***neutralizará*** en gran medida las reducciones conseguidas en otros sectores para luchar contra el cambio climático.

Enmienda

(4) Una de las implicaciones de esos compromisos es que también ***deben reducirse*** considerablemente las emisiones de los turismos. ***Para ello son necesarias disposiciones en materia de emisiones para fabricantes e importadores de automóviles nuevos. Solo mediante un reglamento comunitario puede garantizarse que en todos los Estados miembros se someta a las mismas condiciones a todos los vehículos de nueva matriculación. Para alcanzar el objetivo general de los Estados miembros y de la Comunidad de reducción del CO₂, no basta con tomar medidas solo en los sectores industrial y energético, sino que también hay que tomarlas en los sectores del transporte y los hogares.*** El transporte por carretera es el segundo sector que más gases de efecto invernadero emite en la UE, y sus emisiones siguen aumentando. Si ***las emisiones de CO₂*** del sector del transporte por carretera ***continúan*** creciendo, ***neutralizarán*** en gran medida las reducciones conseguidas en otros sectores para luchar contra el cambio climático.

Justificación

Según el presente Reglamento, no son los Estados miembros quienes deben reducir las emisiones, sino los fabricantes e importadores de turismos. No hay peligro de que se agrave «el cambio climático», sino de que aumenten las emisiones de gases de efecto invernadero, especialmente las de CO₂.

Enmienda 2

Propuesta de reglamento Considerando 5

Texto de la Comisión

(5) Es necesario fijar objetivos comunitarios en relación con los turismos nuevos para impedir la fragmentación del mercado interior como consecuencia de la adopción de medidas diferentes a nivel de los Estados miembros. Con objetivos comunitarios, los fabricantes tienen más seguridad de planificación y más flexibilidad para cumplir los requisitos en materia de reducción de las emisiones de CO2 **que con objetivos de reducción a nivel nacional**. A la hora de fijar normas de emisión, hay que tener en cuenta las implicaciones para los mercados y la competitividad de los fabricantes, los costes directos e indirectos que se imponen a las empresas y los beneficios que se obtienen con el fomento de la innovación y la reducción del consumo de energía.

Enmienda

(5) Es necesario fijar objetivos comunitarios en relación con los turismos nuevos para impedir la fragmentación del mercado interior como consecuencia de la adopción de medidas diferentes a nivel de los Estados miembros. Con objetivos comunitarios, los fabricantes tienen más seguridad de planificación y más flexibilidad para cumplir los requisitos en materia de reducción de las emisiones de CO2 **y se impide que surjan entre los Estados miembros distorsiones de la competencia debidas a objetivos nacionales específicos de reducción. Estas distorsiones de la competencia serían diametralmente opuestas a los objetivos de un mercado interior único europeo**. A la hora de fijar normas de emisión, hay que tener en cuenta las implicaciones para los mercados y la competitividad de los fabricantes, los costes directos e indirectos que se imponen a las empresas y los beneficios que se obtienen con el fomento de la innovación y la reducción del consumo de energía.

Justificación

Solamente con un reglamento europeo basado en el artículo 95 del TCE pueden impedirse distorsiones de la competencia y particularidades y regímenes especiales nacionales.

Enmienda 3

Propuesta de reglamento Considerando 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(5 bis) El parque de automóviles de la UE muestra un envejecimiento rápido. La

proporción elevada de vehículos de más de 10 años en el parque de automóviles europeo pone en peligro cualquier nueva normativa sobre las emisiones de CO2. Por tanto, se ha de prestar una atención particular a la renovación de dicho parque mediante incentivos destinados a la compra de vehículos nuevos.

Justificación

Para garantizar que el Reglamento es eficaz, resulta esencial promover la compra de nuevos vehículos. Si los consumidores continúan favoreciendo vehículos usados, particularmente los que tienen una antigüedad superior a los diez años, no se producirá una reducción tangible en las emisiones de CO2.

Enmienda 4

Propuesta de reglamento Considerando 10

Texto de la Comisión

(10) Las Comunicaciones propusieron un enfoque integrado para conseguir la meta de la Comunidad de 120 g de CO2/km antes de 2012 y anunciaron que la Comisión iba a presentar un marco legislativo para lograr el objetivo de la Comunidad, centrándose en reducciones obligatorias de las emisiones de CO2 para conseguir el objetivo de 130 g de CO2/km respecto a la media del parque de vehículos nuevos mediante mejoras de la tecnología de los motores de los vehículos. Coherente con el planteamiento aplicado con los compromisos voluntarios de los fabricantes, esto abarca los elementos que ya se tienen en cuenta para medir las emisiones de CO2 de los turismos con arreglo al 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

Enmienda

(10) Las Comunicaciones propusieron un enfoque integrado para conseguir la meta de la Comunidad de 120 g de CO2/km antes de 2012 y anunciaron que la Comisión iba a presentar un marco legislativo para lograr el objetivo de la Comunidad, centrándose en reducciones obligatorias de las emisiones de CO2 para conseguir el objetivo de 130 g de CO2/km respecto a la media del parque de vehículos nuevos mediante mejoras de la tecnología de los motores de los vehículos. ***El objetivo de reducir las emisiones de CO2 mediante la mejora en la tecnología de los motores debe reforzarse con el desarrollo de ecotecnologías incorporadas a los turismos, así como con la mejora de las infraestructuras viales, una mejor gestión del tráfico, medidas para fomentar el uso de biocarburantes y disposiciones fiscales adecuadas.*** Coherente con el planteamiento aplicado con los compromisos voluntarios de los fabricantes, esto abarca los elementos que

sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos. Se realizará una nueva reducción de 10 g de CO₂/km, o equivalente, si resulta necesario desde el punto de vista técnico, mediante otras mejoras tecnológicas y una mayor utilización de los biocarburantes. Por otra parte, el comportamiento de los consumidores repercute sobre las emisiones globales de los turismos y, por tanto, los consumidores deben disponer de información sobre el cumplimiento por parte de los turismos nuevos de los objetivos de emisión previstos en el presente Reglamento.

ya se tienen en cuenta para medir las emisiones de CO₂ de los turismos con arreglo al 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. Se realizará una nueva reducción de 10 g de CO₂/km, o equivalente, si resulta necesario desde el punto de vista técnico, mediante otras mejoras tecnológicas y una mayor utilización de los biocarburantes. Por otra parte, el comportamiento de los consumidores repercute sobre las emisiones globales de los turismos y, por tanto, los consumidores deben disponer de información sobre el cumplimiento por parte de los turismos nuevos de los objetivos de emisión previstos en el presente Reglamento. ***A la vista de la próxima revisión de la Directiva 1999/94/CE relativa a la información sobre el consumo de combustible y sobre las emisiones de CO₂ facilitada al consumidor al comercializar turismos nuevos, es asimismo importante elaborar una clasificación clara de vehículos sobre la base de su eficiencia en el consumo de combustible y las emisiones de CO₂.***

Justificación

Es muy importante que exista una información clara para los consumidores. En la revisión de la Directiva 1999/94/CE, es importante establecer una clasificación clara de los vehículos (por ejemplo, Clase A, A+, Clase B, etc.).

Enmienda 5

Propuesta de reglamento Considerando 11

Texto de la Comisión

(11) El marco legislativo aplicado para alcanzar el objetivo relativo a la media del parque de vehículos nuevos debe garantizar que los objetivos de reducción no afecten a la competencia y sean socialmente justos y sostenibles, que se impongan los mismos requisitos a todos los fabricantes europeos de automóviles y que se evite toda distorsión *injustificada* de la competencia entre dichos fabricantes. El marco legislativo debe ser compatible con el objetivo general de alcanzar las metas de la EU con arreglo al Protocolo de Kioto y completarse con otros instrumentos más centrados en el uso, como la diferenciación de los impuestos aplicables a los vehículos y la energía.

Enmienda

(11) El marco legislativo aplicado para alcanzar el objetivo relativo a la media del parque de vehículos nuevos debe garantizar que los objetivos de reducción no afecten a la competencia y sean socialmente justos y sostenibles, que se impongan los mismos requisitos a todos los fabricantes europeos de automóviles y que se evite toda distorsión de la competencia entre dichos fabricantes. El marco legislativo debe ser compatible con el objetivo general de alcanzar las metas de la EU con arreglo al Protocolo de Kioto y completarse con otros instrumentos más centrados en el uso, como la diferenciación de los impuestos aplicables a los vehículos y la energía. ***Los impuestos sobre los turismos deben estar vinculados a las emisiones contaminantes que producen y han de acordarse a escala de la UE con el fin de evitar una mayor fragmentación del mercado interior basada en una fiscalidad divergente en los distintos Estados miembros.***

Justificación

La definición de la Comisión de «distorsión injustificada de la competencia» es superflua. Con el fin de evitar una mayor fragmentación del mercado interior basada en la fiscalidad diversificada en los distintos Estados miembros, es importante llegar a un acuerdo a escala europea sobre los impuestos que gravan los turismos, y vincularlos a las emisiones contaminantes que producen.

Enmienda 6

Propuesta de reglamento Considerando 11 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(11 bis) Con el fin de conseguir

automóviles de emisiones cero, han de incrementarse de forma drástica los créditos del Séptimo Programa Marco de Investigación y Desarrollo asignados a las tecnologías que intentan lograr la fabricación de este tipo de vehículos.

Justificación

Es importante invertir más dinero en I+D para tecnologías que posibiliten la fabricación de vehículos de emisiones cero.

Enmienda 7

Propuesta de reglamento Considerando 12

Texto de la Comisión

(12) Para mantener la diversidad del mercado automovilístico y su capacidad para hacer frente a las diferentes necesidades de los consumidores, los objetivos de CO₂ para los turismos deben definirse en función de la utilidad de los vehículos sobre una base lineal. La masa 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. ***No obstante***, deben recabarse datos sobre ***el parámetro alternativo*** de utilidad ***de*** la huella (distancia entre ejes por batalla) con objeto de facilitar las evaluaciones a más largo plazo del enfoque basado en la utilidad. ***Para establecer los objetivos, debe tenerse en cuenta la evolución prevista de la masa de los vehículos nuevos hasta 2012 y deben evitarse los posibles incentivos destinados a aumentar la masa de los vehículos únicamente para obtener un beneficio del consiguiente aumento del objetivo de reducción de CO₂. Por consiguiente,***

Enmienda

(12) Para mantener la diversidad del mercado automovilístico y su capacidad para hacer frente a las diferentes necesidades de los consumidores, los objetivos de CO₂ para los turismos deben definirse en función de la utilidad de los vehículos sobre una base lineal. La masa constituye ***un*** parámetro adecuado para describir esa utilidad que proporciona una correlación 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. No obstante, deben recabarse datos sobre ***parámetros*** de utilidad ***como por ejemplo*** la huella (distancia entre ejes por batalla) con objeto de facilitar las evaluaciones a más largo plazo del enfoque basado en la utilidad. ***Antes de 2014 la Comisión deberá revisar la disponibilidad de datos y, si procede, adaptar el parámetro de utilidad.***

cuando se determinen los objetivos para 2012, debe considerarse la posible evolución del aumento independiente de la masa de los vehículos producidos por los fabricantes y vendidos en el mercado de la UE en el futuro. Por último, la diferenciación de objetivos debe promover que se lleven a cabo reducciones de emisiones en todas las categorías de vehículos, teniendo en cuenta asimismo que pueden realizarse mayores reducciones de emisiones en los vehículos más pesados.

Enmienda 8

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 de gran calidad.

Enmienda

(13) El propósito del presente Reglamento es crear incentivos para que la industria automovilística ***(fabricantes de vehículos y proveedores)*** invierta en nuevas tecnologías. El presente Reglamento, ***por consiguiente, debe configurarse de manera que recompense y bonifique las ecoinnovaciones que reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero, apoyando con ello el liderazgo de la industria automovilística europea y sus proveedores en el mercado, y tenga suficientemente en cuenta*** la evolución tecnológica en el futuro. ***Ello fomenta*** la competitividad de la industria europea ***a largo plazo y asegura*** empleos de gran calidad ***en la Unión Europea.***

Justificación

La presente propuesta de reglamento limita las ecoinnovaciones bonificables a aquellas confirmadas en los actuales procedimientos de ensayo. Es excesivo limitar a solo 5 g/km o a 10 g/km si se incluyen los biocombustibles del ahorro de CO2 la bonificación global de las «medidas complementarias», pues queda muy por debajo de las posibilidades tecnológicas y económicas.

Enmienda 9

Propuesta de reglamento Considerando 13 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(13 bis) Como parte del enfoque integrado para reducir las emisiones de CO2 de los vehículos ligeros, las ecoinnovaciones deben estar definidas y garantizadas por normas cuantificables. El sistema europeo de homologación existente no cubre todas las opciones técnicas disponibles para el logro de mejoras en términos de CO2. Por tanto, es necesario establecer un método para evaluar el potencial de reducción de las emisiones de CO2 mediante la introducción de medidas tecnológicas. Se debe prestar una atención particular a las tecnologías que no se reflejan o están reflejadas insuficientemente en las medidas adoptadas con arreglo al Reglamento (CE) nº 715/2007 y sus disposiciones de aplicación. Las homologaciones para las ecoinnovaciones se concederán como instrumento para proporcionar incentivos adicionales a los fabricantes, incorporando esos beneficios en el cálculo del logro de sus objetivos específicos de reducción de CO2. Por otra parte, dado que estas nuevas tecnologías pueden resultar costosas para la industria del automóvil, deben ser fomentadas en cualquier caso por la Comisión mediante un sistema de créditos específicos.

Enmienda 10

Propuesta de reglamento Considerando 13 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(13 ter) A fin de garantizar la previsibilidad a largo plazo para la industria, teniendo al mismo tiempo en

cuenta la evolución tecnológica futura, deben fijarse objetivos a largo plazo para las emisiones de CO2 de los nuevos automóviles sobre la base de una evaluación del impacto realizada por la Comisión. El fin de estos objetivos debe ser conseguir una media de 95 g de CO2/km en 2020.

Enmienda 11

Propuesta de reglamento Considerando 13 quáter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(13 quáter) El presente Reglamento incorpora disposiciones específicas para promover un mayor uso de vehículos que utilizan carburantes alternativos, con bajas emisiones y de vehículos de emisiones cero en el mercado de la UE.

Enmienda12

Propuesta de reglamento Considerando 13 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(13 quinquies) A efectos de lograr los objetivos ambientales y combatir el cambio climático, es particularmente necesario que la industria europea del automóvil mantenga su competitividad a escala mundial. Por ello, es importante adoptar medidas eficaces, sobre todo a la vista de los costes que ello supone para todo el sector europeo del automóvil, de forma que se garantice que su competitividad no se resulte socavada.

Enmienda 13

Propuesta de reglamento Considerando 19

Texto de la Comisión

(19) Es necesario un mecanismo de **cumplimiento sólido** para garantizar la consecución de los objetivos previstos en el presente Reglamento.

Enmienda

(19) Es necesario un mecanismo de **sanciones acorde con el Tratado** para garantizar la consecución de los objetivos previstos en el presente Reglamento.

Justificación

Para el establecimiento de sanciones deben tenerse en cuenta todas las circunstancias y el alcance del artículo 95 del TCE.

Enmienda 14

Propuesta de reglamento Considerando 21

Texto de la Comisión

(21) De conformidad con la Directiva 2007/46/CE, los fabricantes deben expedir un certificado de conformidad que tiene que acompañar a cada turismo nuevo, y los Estados miembros deben permitir la matriculación y entrada en servicio de un turismo nuevo sólo si va acompañado de un certificado de conformidad válido. Los datos recabados por los Estados miembros deben ser coherentes con el certificado de conformidad expedido por el fabricante para el turismo.

Enmienda

(21) De conformidad con la Directiva 2007/46/CE, los fabricantes deben expedir un certificado de conformidad que tiene que acompañar a cada turismo nuevo, y los Estados miembros deben permitir la matriculación y entrada en servicio de un turismo nuevo sólo si va acompañado de un certificado de conformidad válido. Los datos recabados por los Estados miembros deben ser coherentes con el certificado de conformidad expedido por el fabricante para el turismo **y deben basarse sólo en esta referencia. En caso de que los Estados miembros, por motivos justificados, no usen el certificado de conformidad para completar el proceso de matriculación y entrada en servicio de un turismo nuevo, han de adoptar las medidas necesarias para velar por la precisión adecuada en el procedimiento de seguimiento. Debe existir una base de datos común y normalizada de la UE para incluir los datos relativos al certificado de**

conformidad. Esta debe usarse como única referencia con el fin de permitir a los Estados miembros un mantenimiento más sencillo de sus datos de matriculación en el caso de los vehículos nuevos. La Comisión debe garantizar el uso de las redes electrónicas por parte de los Estados miembros, como la que se demuestra en el proyecto «Patrimonio cultural en las redes regionales» (REGNET), en el que se contempla la simplificación adicional del intercambio de datos de matriculación, tales como las emisiones de CO₂, con el fin de conseguir la precisión en el seguimiento. Además, con objeto de permitir a los fabricantes responder a la evolución del mercado, la Comisión debe poner a disposición de cada fabricante, antes del 30 de agosto de cada año de seguimiento, un informe provisional de seguimiento para ese año.

Justificación

Todos los Estados miembros deben estar obligados a utilizar como referencia principal (por ejemplo, para las cifras de CO₂) el certificado de conformidad como base del seguimiento (en la actualidad, cerca de 12 países de la UE no utilizan este documento). Por tanto, debe crearse una base de datos central de ámbito europeo para la recogida de tales datos. Ello permitiría también a los fabricantes ofrecer actualizaciones puntuales en caso de cambios técnicos de sus vehículos. Es un factor clave que los fabricantes conozcan lo antes posible la cifra oficial de CO₂, por lo que los cálculos provisionales y el informe provisional de la Comisión deben tener periodicidad semestral.

Enmienda 15

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

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.**

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 ser proporcional a otros instrumentos de reducción de las emisiones de CO₂ y coherente con ellos, como por ejemplo el Régimen Comunitario de Comercio de Derechos de Emisión.** 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 **se destinará a la promoción de medios de transporte sostenibles que no produzcan emisiones de CO₂, en particular las redes de transporte, a la investigación para lograr una mayor eficiencia energética y el uso de energías renovables en el sector de los transportes, así como a promover la renovación del parque automovilístico.**

Enmienda 16

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 /km el nivel medio de emisiones de CO₂ de los turismos medios que convendrá conseguirse con el perfeccionamiento de la

Enmienda

Objeto, finalidad y **objetivos**

1. 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 presente Reglamento fija el nivel medio de emisiones de CO₂ del nuevo parque de vehículos en 120 g de CO₂/km. **El Reglamento también fija un objetivo para los nuevos parques automovilísticos de un**

tecnología de los motores de vehículos, medido de acuerdo con el Reglamento (CE) nº 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.

nivel medio de emisiones inferior a los 95 g de CO₂/km a partir del 1 de enero de 2020.

2. El Reglamento fija en 130 g de CO₂/km el nivel medio de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos que convendrá conseguirse con el perfeccionamiento de la tecnología de los motores de vehículos, medido de acuerdo con el Reglamento (CE) nº 715/2007 y sus medidas de aplicación.

3. El presente Reglamento se completará con medidas adicionales, *como parte del enfoque integrado de la Comunidad*, correspondientes a 10 g/km.

Enmienda 17

Propuesta de reglamento Artículo 1 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

La Comisión presentará una propuesta para un procedimiento general destinado a identificar todas las medidas de reducción del CO₂, con vistas a eliminar la distinción entre medidas para los sistemas o vehículos de propulsión y las medidas adicionales, por un lado, y las ecoinnovaciones, por otro.

Justificación

Para fomentar el progreso tecnológico en el sector automovilístico y proporcionar a los fabricantes de automóviles y proveedores seguridad para las inversiones a largo plazo, es conveniente fijar unos objetivos a largo plazo partiendo de una enumeración detallada de las medidas actuales y una esmerada evaluación del impacto regulador, para fomentar así tecnologías alternativas. Estos objetivos deben fijarse mediante un procedimiento legislativo en un futuro próximo. La propuesta debe incluir un procedimiento general para cubrir todas las medidas de reducción del CO₂.

Enmienda 18

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, 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 («turismos nuevos»).

Justificación

Con el fin de alentar a los fabricantes europeos de automóviles a invertir en nuevas tecnologías que incrementen la eficiencia energética y reduzcan las emisiones de CO2, es necesario evitar la introducción de ventajas específicas para automóviles nuevos importados del exterior de la Comunidad.

Enmienda 19

Propuesta de reglamento

Artículo 2 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. No se tendrán en cuenta las matriculaciones anteriores fuera de la Comunidad realizadas menos de tres meses antes de la matriculación en la Comunidad.

Enmienda

suprimido

Justificación

Con el fin de alentar a los fabricantes europeos de automóviles a invertir en nuevas

tecnologías que incrementen la eficiencia energética y reduzcan las emisiones de CO2, es necesario evitar la introducción de ventajas específicas para automóviles nuevos importados del exterior de la Comunidad.

Enmienda 20

Propuesta de reglamento Artículo 2 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis. Quedan excluidos del ámbito de aplicación del Reglamento los vehículos con finalidad social especial de conformidad con el artículo 3, apartado 1, letra f) quinquies.

Justificación

El número de estos vehículos es relativamente escaso, por lo que está justificada una excepción para que el presente Reglamento sobre el CO2 responda al requisito de compatibilidad social.

Enmienda 21

Propuesta de reglamento Artículo 3 – apartado 1 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d bis) «Huella», la distancia entre ejes del automóvil multiplicada por la batalla como figura en el certificado de conformidad y se define en las secciones 2.1 y 2.3 del anexo I de la Directiva 2007/46/CE.

Enmienda 22

Propuesta de reglamento Artículo 3 – apartado 1 – letra f bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

f bis) «Vehículo que utiliza carburante

alternativo», un vehículo con arreglo a la definición que figura en el Reglamento (CE) n° 715/2007 y a sus medidas de aplicación.

Enmienda 23

Propuesta de reglamento Artículo 3 – apartado 1 – letra f ter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

f ter) «Vehículo de emisiones cero », un vehículo que, sometido al procedimiento de ensayo de emisiones de CO2 de conformidad con el Reglamento (CE) n° 715/2007, no produce ninguna emisión de CO2 ni aparcado ni en funcionamiento.

Justificación

La enmienda no altera el significado del párrafo, pero aumenta su claridad.

Enmienda 24

Propuesta de reglamento Artículo 3 – apartado 1 – letra f quáter (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

f quáter) «Ecoinnovación», cualquier medida o innovación tecnológica que contribuya de manera probada y cuantificable a lograr una reducción de las emisiones de CO2 que no esté incluida o esté insuficientemente considerada en las definiciones recogidas en el Reglamento (CE) n° 715/2007 ni esté exigida legalmente por las medidas adicionales mencionadas en el artículo 1. Se establecerá una lista única limitada, aunque revisable, de medidas.

Enmienda 25

Propuesta de reglamento

Artículo 3 – apartado 1 – letra f quinquies (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

f quinquies) «Vehículos con finalidad social especial», los siguientes vehículos de la categoría M1:

i) vehículos con finalidad social especial de conformidad con la Directiva 2007/46/CE, con una masa de referencia superior a 2 000 kg;

ii) vehículos con una masa de referencia superior a 2 000 kg, destinados a transportar siete o más ocupantes con conductor; quedan excluidos los vehículos de la categoría M1G de conformidad con la Directiva 2007/46/CE;

iii) vehículos con una masa de referencia superior a 1 760 kg, construidos exclusivamente con fines comerciales y en los que se puede dar acomodo a sillas de ruedas dentro del vehículo, de acuerdo con la política comunitaria de ayudar a las personas con discapacidad.

Justificación

El número de estos vehículos es relativamente escaso, por lo que está justificada una excepción para que el presente Reglamento sobre el CO2 responda al requisito de compatibilidad social.

Enmienda 26

Propuesta de reglamento

Artículo 3 – apartado 2 – párrafo 1 – frase introductoria

Texto de la Comisión

Enmienda

2. A efectos del presente Reglamento, se considerará ***que unos*** fabricantes están vinculados si son empresas vinculadas. Por «empresas vinculadas» se entenderá lo

2. A efectos del presente Reglamento, se considerará ***a varios*** fabricantes ***que constituyen una empresa vinculada como un único fabricante***. Por «empresas

siguiente:

vinculadas» se entenderá lo siguiente:

Justificación

La enmienda no altera el significado del párrafo, pero aumenta su claridad.

Enmienda 27

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

Enmienda

A partir del 1 de enero de 2012, cada fabricante de turismos garantizará que en 2012 el 60 % de su parque de automóviles, en 2013 el 70 %, en 2014 el 80 %, y en 2015 y cada año siguiente el 100 % del mismo no supera el objetivo de emisiones específicas para el parque de vehículos de ese fabricante 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.

Enmienda 28

Propuesta de reglamento

Artículo 4 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Al calcular el nivel medio específico de emisiones de CO₂, cada nuevo turismo con emisiones específicas de CO₂ inferiores a los 50 g CO₂/km y cada vehículo que utiliza carburante alternativo contarán como un coche y medio y cada vehículo de emisiones cero contará como tres vehículos hasta 2015 incluido.

Enmienda

Enmienda 29

Propuesta de reglamento Artículo 4 – apartado 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

A la hora de calcular las emisiones específicas de CO2 se tendrán en cuenta las reducciones de las emisiones derivadas de la ecoinnovación.

Enmienda 30

Propuesta de reglamento Artículo 5 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis. Los fabricantes podrán constituir una agrupación a efectos de cumplir sus obligaciones a la hora de introducir vehículos de emisiones cero, como establece el anexo I, apartado 2 bis.

Enmienda 31

Propuesta de reglamento Artículo 5 – apartado 2 – frase introductoria

Texto de la Comisión

Enmienda

2. Un acuerdo para formar una agrupación podrá referirse a uno o varios años naturales, ***siempre que la duración global de ese acuerdo no sea superior a cinco años naturales***, y tendrá que entrar en vigor a más tardar el 31 de diciembre del primer año natural en el que se agruparían las emisiones. Los fabricantes que forman una agrupación presentarán a la Comisión información en la que se:

2. Un acuerdo para formar una agrupación podrá referirse a uno o varios años naturales y tendrá que entrar en vigor a más tardar el 31 de diciembre del primer año natural en el que se agruparían las emisiones. Los fabricantes que forman una agrupación presentarán a la Comisión información en la que se:

Justificación

No hay razones para limitar a cinco años la formación de agrupaciones. Además, la

enmienda no afecta al objetivo de reducción media de 130 g/km.

Enmienda 32

Propuesta de reglamento

Artículo 5 – apartado 5 – frase introductoria

Texto de la Comisión

5. Los fabricantes podrán establecer acuerdos para formar agrupaciones si tales acuerdos cumplen lo dispuesto en los artículos 81 y 82 del Tratado **y si permiten la participación abierta, transparente y no discriminatoria en unas condiciones comercialmente razonables a cualquier fabricante que solicite ser miembro de la agrupación**. Sin perjuicio de la aplicación general de las normas de la competencia de la UE a tales agrupaciones, todos los miembros de una agrupación velarán, en particular, por evitar cualquier puesta en común de datos y cualquier intercambio de información en el contexto de su acuerdo de agrupación, excepto en el caso de la información siguiente:

Enmienda

5. Los fabricantes podrán establecer acuerdos para formar agrupaciones si tales acuerdos cumplen lo dispuesto en los artículos 81 y 82 del Tratado. Sin perjuicio de la aplicación general de las normas de la competencia de la UE a tales agrupaciones, todos los miembros de una agrupación velarán, en particular, por evitar cualquier puesta en común de datos y cualquier intercambio de información en el contexto de su acuerdo de agrupación, excepto en el caso de la información siguiente:

Justificación

Una agrupación en la que pudiera participar indiscriminadamente cualquier fabricante externo en las condiciones acordadas terminaría por dar paso a un régimen cerrado de comercio de emisiones para todo el sector. Por ello, en el marco de la libertad de organización de las empresas y teniendo presentes las normas de competencia de la UE, debe suprimirse esa frase. Los acuerdos de agrupación solamente serán admisibles si son voluntarios y sin obligación de admitir a los competidores externos.

Enmienda 33

Propuesta de reglamento

Artículo 5 – apartado 7

Texto de la Comisión

7. Salvo en caso de notificación con arreglo al apartado 3, los fabricantes que componen una agrupación respecto a la

Enmienda

7. Salvo en caso de notificación con arreglo al apartado 3, los fabricantes que componen una agrupación respecto a la

cual se ha presentado información a la Comisión se considerarán un solo fabricante a efectos del presente Reglamento.

cual se ha presentado información a la Comisión se considerarán un solo fabricante a efectos **de cumplir sus obligaciones con arreglo al artículo 4** del presente Reglamento. **La supervisión y la transmisión de información se registrarán, se comunicarán y se pondrán a disposición en el registro central para los fabricantes individuales, así como para cualquier agrupación de los mismos.**

Enmienda 34

Propuesta de reglamento Artículo 6 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Por lo que respecta al **año** que empieza el 1 de enero de **2010** y cada uno de los **años** siguientes, los Estados miembros registrarán la información relativa a cada nuevo turismo matriculado en su territorio de conformidad con la parte A del anexo II.

Enmienda

1. Por lo que respecta al **mes** que empieza el 1 de enero de **2012** y cada uno de los **meses** siguientes, los Estados miembros registrarán la información relativa a cada nuevo turismo matriculado en su territorio de conformidad con la parte A del anexo II. **Esta información se pondrá a la disposición de los fabricantes o de los importadores o representantes designados por los fabricantes en los diferentes Estados miembros. Los Estados miembros harán todos los esfuerzos posibles para garantizar que los organismos responsables de informar operan de forma transparente y no burocrática.**

Justificación

El seguimiento y la notificación de las emisiones medias deben comenzar simultáneamente con la introducción de la normativa, para evitar distorsiones del mercado y discriminaciones de fabricantes. Por ello, las medidas no deberían empezar a aplicarse antes de 2012, deberían ser mensuales y deberían estar a la disposición de los fabricantes de vehículos, para poder incorporar mejor a fabricantes y clientes en la consecución de los objetivos. La presente enmienda intenta lograr que los organismos nacionales encargados de informar no generen costes de funcionamiento innecesarios y que operen con la mayor eficacia y la menor burocracia posible.

Enmienda 35

Propuesta de reglamento Artículo 6 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Antes del **28 de febrero de 2011** y cada uno de los **años** siguientes, los Estados miembros determinarán y transmitirán a la Comisión la información que figura en la parte B del anexo II respecto al año natural precedente. Los datos se transmitirán de acuerdo con el formulario especificado en la parte C del anexo II.

Enmienda

2. Antes del **31 de julio de 2012** y cada uno de los **semestres** siguientes, los Estados miembros determinarán y transmitirán a la Comisión la información, **verificada por un auditor autorizado**, que figura en la parte B del anexo II respecto al año natural precedente. Los datos se transmitirán de acuerdo con el formulario especificado en la parte C del anexo II.

Justificación

El seguimiento y la notificación deben comenzar simultáneamente con la aplicación del Reglamento en 2012, para evitar distorsiones del mercado y discriminaciones de fabricantes. Es un factor clave que los fabricantes conozcan lo antes posible la cifra oficial de CO2, por lo que los cálculos provisionales de la Comisión deben tener periodicidad semestral. La verificación de los datos de los Estados miembros por parte de un auditor autorizado debe garantizar que los Estados miembros recogen y controlan las cantidades de CO2 del certificado de conformidad y que los modelos de automóvil se adjudican a los fabricantes pertinentes.

Enmienda 36

Propuesta de reglamento Artículo 6 – apartado 4 – párrafo 1 – frase introductoria

Texto de la Comisión

4. La Comisión mantendrá un registro central de los datos notificados por los Estados miembros de conformidad con el presente artículo, y antes del **30 de junio de 2011** y cada uno de los **años** siguientes realizará, respecto a cada fabricante, un cálculo provisional de:

Enmienda

4. La Comisión mantendrá un registro central de los datos notificados por los Estados miembros de conformidad con el presente artículo, y antes del **30 de agosto de 2012** y cada uno de los **semestres** siguientes realizará, respecto a cada fabricante, un cálculo provisional de:

Justificación

El seguimiento y notificación de las emisiones medias debe comenzar simultáneamente con la

introducción de la normativa, para evitar distorsiones del mercado y discriminaciones de fabricantes. Por ello, las medidas no deberían empezar a aplicarse antes de 2012. Por razones de seguridad de la planificación, para los fabricantes es necesaria información temprana sobre los valores de CO2 admisibles para cada semestre.

Enmienda 37

Propuesta de reglamento Artículo 6 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. Los fabricantes podrán notificar a la Comisión, en un plazo de **dos meses** a partir de la notificación del cálculo provisional previsto en el apartado 4, cualquier error observado en los datos, especificando el Estado miembro respecto al que considera que se ha producido el error.

La Comisión estudiará toda notificación de los fabricantes y, antes del **30 de septiembre**, confirmará o modificará y confirmará los cálculos provisionales de conformidad con el apartado 4.

Enmienda

5. Los fabricantes podrán notificar a la Comisión, en un plazo de **tres meses** a partir de la notificación del cálculo provisional previsto en el apartado 4, cualquier error observado en los datos, especificando el Estado miembro respecto al que considera que se ha producido el error.

La Comisión estudiará toda notificación de los fabricantes y, antes del **31 de marzo**, confirmará o modificará y confirmará los cálculos provisionales de conformidad con el apartado 4.

Justificación

La precisión de los datos recogidos por los Estados miembros tiene una importancia decisiva para el cálculo de los valores de reducción específica para los fabricantes. Por ello, debería prolongarse al menos tres meses el plazo para que los fabricantes puedan señalar imprecisiones de la base de datos.

Enmienda 38

Propuesta de reglamento Artículo 6 – apartado 6

Texto de la Comisión

6. Cuando, sobre la base de los cálculos previstos en el apartado 5, en relación con el año natural 2010 o 2011, la Comisión considere que las emisiones medias específicas de CO2 de un fabricante superan en ese año su objetivo de

Enmienda

suprimido

emisiones específicas correspondiente a ese año, informará de ello al fabricante.

Justificación

El seguimiento y la notificación de las emisiones medias deben comenzar simultáneamente con la introducción de la normativa, para evitar distorsiones del mercado y discriminaciones de fabricantes. Por ello, las medidas no deberían empezar a aplicarse antes de 2012.

Enmienda 39

Propuesta de reglamento Artículo 6 – apartado 7

Texto de la Comisión

7. Los Estados miembros designarán una autoridad competente para la recogida y comunicación de los datos de seguimiento de conformidad con el presente Reglamento e informarán a la Comisión de la autoridad competente designada a más tardar 6 meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento.

Enmienda

7. Los Estados miembros designarán una autoridad competente para la recogida y comunicación de los datos de seguimiento de conformidad con el presente Reglamento e informarán **al Parlamento Europeo, al Consejo y** a la Comisión de la autoridad competente designada a más tardar 6 meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento.

Enmienda 40

Propuesta de reglamento Artículo 7 – apartados 2 a 5

Texto de la Comisión

2. La prima por exceso de emisiones prevista en el apartado 1 se calculará mediante la siguiente fórmula:

Exceso de emisiones x número de turismos nuevos x prima por exceso de emisiones descrita en el apartado 3.

donde:

«Exceso de emisiones» significa el número positivo de gramos por kilómetro en que las emisiones medias específicas del

Enmienda

2. La prima por exceso de emisiones prevista en el apartado 1 se calculará mediante la siguiente fórmula:

Exceso de emisiones x número de turismos nuevos **que no cumplen en promedio el objetivo de emisiones específicas del fabricante** x prima por exceso de emisiones descrita en el apartado 3.

donde:

«Exceso de emisiones» significa el número positivo de gramos por kilómetro en que las emisiones medias específicas del

fabricante superan su objetivo de emisiones específicas en el año natural, redondeado al tercer decimal más próximo; y

«Número de turismos nuevos » significa el número de turismos nuevos producidos por el fabricante que se matricularon ese año.

3. La prima por exceso de emisiones *ascenderá a:*

a) en relación con el exceso de emisiones en el año natural 2012, 20 euros;

b) en relación con el exceso de emisiones en el año natural 2013, 35 euros;

c) en relación con el exceso de emisiones en el año natural 2014, 60 euros; y

d) en relación con el exceso de emisiones en el año natural 2015 y de cada uno de los años naturales siguientes, 95 euros.

4. La Comisión establecerá los métodos para la recogida de las primas por exceso de emisiones previstas en el apartado 1.

Esas medidas, cuyo objeto consiste en modificar elementos no esenciales del presente Reglamento completándolo, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 12, apartado 3.

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

fabricante superan su objetivo de emisiones específicas en el año natural, redondeado al tercer decimal más próximo; y

«Número de turismos nuevos *que no cumplen en promedio el objetivo de emisiones específicas del fabricante*» significa el número de turismos nuevos producido por el fabricante *y matriculado en el año en cuestión cuyas emisiones de CO2 exceden sus objetivos específicos de emisión y no pueden compensarse con otros vehículos matriculados del fabricante con emisiones inferiores a sus objetivos específicos de emisión.*

3. La prima por exceso de emisiones *será en el año natural 2012 y siguientes comparable a otros instrumentos para la reducción de las emisiones de CO2, como por ejemplo el Régimen Comunitario de Comercio de Derechos de Emisión, pero sin superar los 40 euros.*

4. La Comisión establecerá los métodos para la recogida de las primas por exceso de emisiones previstas en el apartado 1.

Esas medidas, cuyo objeto consiste en modificar elementos no esenciales del presente Reglamento completándolo, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 12, apartado 3.

5. El importe de la prima por exceso de emisiones se *destinará a la promoción de modos de transporte sostenibles que no produzcan emisiones de CO2, en particular las redes de transporte, a la*

investigación para lograr una mayor eficiencia energética y el uso de energías renovables en el sector de los transportes junto con la promoción de la renovación del parque automovilístico.

Enmienda 41

Propuesta de reglamento

Artículo 7 – apartados 4 – párrafo 1

Texto de la Comisión

4. La Comisión establecerá los métodos para la recogida de las primas por exceso de emisiones previstas en *el apartado 1*.

Enmienda

4. La Comisión establecerá los métodos para la recogida de las primas por exceso de emisiones previstas en *los apartados 1, 2 y 3*.

Justificación

Corresponde a la Comunidad determinar las sanciones en los actos jurídicos; estos, no obstante, requieren el acuerdo de los Estados miembros.

Enmienda 42

Propuesta de reglamento

Artículo 8 – apartado 1 – frase introductoria

Texto de la Comisión

1. Antes del *31 de octubre de 2011* y cada uno de los años siguientes, la Comisión publicará una lista en la que indicará respecto a cada fabricante:

Enmienda

1. Antes del *30 de junio de 2013* y cada uno de los años siguientes, la Comisión publicará una lista, *que figurará también en su sitio web*, en la que indicará respecto a cada fabricante:

Justificación

La publicación de datos relativos a los fabricantes debe comenzar simultáneamente con la introducción de la normativa, para evitar distorsiones del mercado y discriminaciones de fabricantes. Por ello, las medidas no deberían empezar a aplicarse antes de 2013.

Enmienda 43

Propuesta de reglamento Artículo 8 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. *A partir del 31 de octubre de 2013, la* lista publicada de conformidad con el apartado 1 indicará asimismo si el fabricante ha cumplido o no los requisitos del artículo 4 respecto al año natural precedente.

Enmienda

2. *La* lista publicada de conformidad con el apartado 1 indicará asimismo si el fabricante ha cumplido o no los requisitos del artículo 4 respecto al año natural precedente.

Justificación

La fecha de comienzo ya está determinada mediante la enmienda al artículo 8, apartado 1.

Enmienda 44

Propuesta de reglamento Artículo 9 – título y apartado 1

Texto de la Comisión

Excepción especial para pequeños fabricantes *independientes*

1. Un fabricante podrá presentar una solicitud de excepción respecto al objetivo de emisiones específicas calculado con arreglo al anexo I si ese fabricante:

- a) es responsable de menos de **10 000** turismos nuevos matriculados en la Comunidad por año natural; y
- b) no está vinculado a otro fabricante.

Enmienda

Objetivo especial para pequeños fabricantes *especializados*

1. Un fabricante podrá presentar una solicitud de excepción respecto al objetivo de emisiones específicas calculado con arreglo al anexo I si ese fabricante:

- a) es responsable de menos **del 0,1 % de los** turismos nuevos matriculados en la Comunidad por año natural; y
- b) no está vinculado a otro fabricante; **o**
- c) si vinculado, es y era en el momento de la entrada en vigor del presente Reglamento un fabricante de modelos específicos con instalaciones propias de desarrollo y producción.**

Enmienda 45

Propuesta de reglamento
Artículo 9 – apartado 7 bis y 7 ter (nuevos)

Texto de la Comisión

Enmienda

7 bis. Un fabricante podrá solicitar a la Comisión la asignación de un objetivo alternativo del 25 % de reducción de las emisiones específicas medias en comparación con 2006, en lugar del objetivo específico calculado con arreglo al anexo I, siempre que:

a) no tenga ninguna empresa vinculada, sus matriculaciones anuales de vehículos nuevos en la UE se sitúen entre la cifra estipulada en el apartado 1 y el 1 % del mercado europeo total, o

b) tenga empresas vinculadas, sus matriculaciones anuales de vehículos nuevos en la UE, junto con las de las empresas vinculadas, se sitúen entre la cifra estipulada en el apartado 1 y el 1 % del mercado europeo total.

7 ter. Las empresas vinculadas podrán solicitar a la Comisión la asignación de un objetivo alternativo del 25 % de reducción de las emisiones específicas medias en comparación con 2006, en lugar del objetivo específico calculado con arreglo al anexo I, si sus matriculaciones anuales de vehículos nuevos en la UE, junto con las de la empresa vinculada, se sitúan entre la cifra estipulada en el apartado 1 y el 1 % del mercado europeo total.

Justificación

El objetivo de mayores reducciones en las emisiones (25 %) ofrecerá a los fabricantes de modelos específicos un mayor incentivo para realizar más esfuerzos en este ámbito que a los fabricantes del parque automovilístico. Dado que los fabricantes de modelos específicos no están incluidos generalmente en las excepciones del artículo 9, apartado 1, por motivos de equidad deben incluirse estas disposiciones en la propuesta de la Comisión.

Enmienda 46

Propuesta de reglamento
Artículo 10 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. En 2010, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe en el que se analizarán los progresos realizados en la aplicación del enfoque integrado comunitario para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros.

Enmienda

1. En 2010, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe en el que se analizarán los progresos realizados en la aplicación del enfoque integrado comunitario para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros. ***En el mismo informe, la Comisión propondrá recomendaciones relacionadas con las disposiciones referentes a los créditos y la certificación para la introducción de ecoinnovaciones.***

Enmienda 47

Propuesta de reglamento
Artículo 10 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis. Siempre que la Comisión proponga nueva legislación que afecte a los vehículos ligeros y sus carburantes en una forma que entrañe directa o indirectamente un incremento de las emisiones de CO₂, tendrá que indicar el hecho claramente en sus propuestas al Parlamento Europeo y al Consejo y reflejar cualquier efecto adverso en el cumplimiento por parte de los fabricantes del objetivo específico de emisiones de CO₂ establecido en el presente Reglamento.

Justificación

La industria del automóvil debe obtener compensación en caso de propuestas legislativas que incrementen las emisiones de CO₂. Ello resulta coherente con los principios que se acordaron en CARS21: estabilidad, previsibilidad y logro de los objetivos en la manera más rentable posible. Por tanto, debe indicarse claramente si la normativa propuesta afecta de forma adversa el objetivo de reducción del CO₂.

Enmienda 48

Propuesta de reglamento Artículo 10 – apartado 3 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 ter. La Comisión examinará la evolución tecnológica e introducirá, como proceda, umbrales de equivalentes de CO2 para otras formas de energía utilizadas en los turismos. Tales medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 12, apartado 3.

Enmienda 49

Propuesta de reglamento Artículo 10 – apartado 3 quáter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 quáter. Para reflejar mejor el comportamiento de los vehículos en lo que se refiere a las emisiones de CO2 y el potencial que representan las medidas y las ecoinnovaciones adicionales, la Comisión evaluará regularmente los ciclos de ensayos utilizados para medir las emisiones de CO2, con arreglo a lo establecido en el Reglamento (CE) n° 715/2007, y los adaptará consecuentemente.

Enmienda 50

Propuesta de reglamento Artículo 10 – apartado 3 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 quinquies. Antes de 2014, y tras realizar una evaluación del impacto, la Comisión publicará un informe sobre la disponibilidad de datos sobre las huellas, como un parámetro de utilidad para determinar objetivos específicos de emisión y, si procede, modificar el anexo I con arreglo al procedimiento de reglamentación con control mencionado en el artículo 12, apartado 3.

Enmienda 51

Propuesta de reglamento Artículo 11

Texto de la Comisión

Información de los consumidores

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

Normas de desarrollo

Las medidas necesarias para la aplicación del artículo 3, apartado 1, letra f bis), destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 12, apartado 3.

Justificación

La aprobación de las ecoinnovaciones a escala comunitaria mediante la comitología garantiza un planteamiento armonizado. La comitología es un procedimiento establecido con arreglo a la legislación comunitaria que la Comisión utiliza regularmente para lograr decisiones comunes que modifiquen la legislación existente o que introduzcan nueva legislación con arreglo a las atribuciones de la Comisión en el sector de la fabricación de vehículos de motor.

Enmienda 52

Propuesta de reglamento
Anexo I – punto 1

Texto de la Comisión

1. Las emisiones específicas de CO₂ autorizadas a cada turismo nuevo, medidas en gramos por kilómetro, se determinarán aplicando la fórmula siguiente:

$$\text{Emisiones específicas de CO}_2 \text{ autorizadas} = 130 + a \times (M - M_0)$$

donde:

M = masa del vehículo en kilogramos (kg)

$$M_0 = 1289,0 \times f$$

$$f = (1 + AMI)^6$$

Aumento independiente de la masa (AMI)
= 0 %

$$a = 0.0457$$

Enmienda

1. Las emisiones específicas de CO₂ autorizadas a cada turismo nuevo, medidas en gramos por kilómetro, se determinarán aplicando la fórmula siguiente:

$$\text{Emisiones específicas de CO}_2 \text{ autorizadas} = 130 + a \times (M - M_0)$$

donde:

M = masa del vehículo en kilogramos (kg)

$$M_0 = 1289.0$$

$$a = 0.0457$$

Enmienda 53

Propuesta de reglamento
Anexo I – punto 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. En el año que comienza el 1 de enero de 2020 y cada uno de los años siguientes, cada fabricante garantizará que al menos el 8 % de todos los turismos que produzca sean vehículos de emisiones cero. Con el fin de lograr este objetivo, los fabricantes podrán utilizar las disposiciones relativas a la agrupación contempladas en el artículo 5, apartado 1 bis.

Enmienda 54

Propuesta de reglamento

Anexo II – parte A – punto 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

1. Respecto al **año** que empieza el 1 de enero de **2010** y cada uno de los **años** siguientes, los Estados miembros registrarán los datos que se indican a continuación sobre cada turismo nuevo matriculado en su territorio:

Enmienda

1. Respecto al **mes** que empieza el 1 de enero de **2012** y cada uno de los **meses** siguientes, los Estados miembros registrarán los datos que se indican a continuación sobre cada turismo nuevo matriculado en su territorio:

Justificación

El seguimiento y la notificación de las emisiones medias deben comenzar simultáneamente con la introducción de la normativa, para evitar distorsiones del mercado y discriminaciones de fabricantes. Por ello, las medidas no deberían empezar a aplicarse antes de 2012. Por razones de seguridad de la planificación, para los fabricantes es necesaria información temprana sobre los valores de CO2 admisibles para cada semestre.

Enmienda 55

Propuesta de reglamento

Anexo II – parte A – punto 3 – parte introductoria

Texto de la Comisión

3. Respecto al **año** que empieza el 1 de enero de **2010** y cada uno de los **años** siguientes, los Estados miembros determinarán, según los métodos descritos en la parte B y por fabricante:

Enmienda

3. Respecto al **mes** que empieza el 1 de enero de **2012** y cada uno de los **meses** siguientes, los Estados miembros determinarán, según los métodos descritos en la parte B y por fabricante:

PROCEDIMIENTO

Título	Normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos		
Referencias	COM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD)		
Comisión competente para el fondo	ENVI		
Opinión emitida por Fecha del anuncio en el Pleno	ITRE 17.1.2008		
Comisión(es) asociada(s) - fecha del anuncio en el pleno	10.4.2008		
Ponente de opinión Fecha de designación	Werner Langen 4.3.2008		
Examen en comisión	8.4.2008	27.5.2008	16.7.2008
Fecha de aprobación	1.9.2008		
Resultado de la votación final	+: -: 0:	31 19 2	
Miembros presentes en la votación final	Jan Březina, Jerzy Buzek, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Dragoş Florin David, Pilar del Castillo Vera, Den Dover, Lena Ek, Adam Gierek, Umberto Guidoni, David Hammerstein, Rebecca Harms, Erna Hennicot-Schoepges, Mary Honeyball, Ján Hudacký, Werner Langen, Anne Laperrouze, Eluned Morgan, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Aldo Patriciello, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Anni Podimata, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Amalia Sartori, Andres Tarand, Britta Thomsen, Patrizia Toia, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis, Adina-Ioana Vălean, Dominique Vlasto		
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Alexander Alvaro, Pilar Ayuso, Dorette Corbey, Christian Ehler, Göran Färm, Robert Goebbels, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Gunnar Hökmark, Marie-Noëlle Lienemann, Pierre Pribetich, Vittorio Prodi, Esko Seppänen, Silvia-Adriana Ţicău		
Suplente(s) (art. 178, apdo. 2) presente(s) en la votación final	Alessandro Foglietta, Umberto Pirilli		

PROCEDIMIENTO

Título	Normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos			
Referencias	COM(2007)0856 – C6-0022/2008 – 2007/0297(COD)			
Fecha de la presentación al PE	19.12.2007			
Comisión competente para el fondo Fecha del anuncio en el Pleno	ENVI 17.1.2008			
Comisión(es) competente(s) para emitir opinión Fecha del anuncio en el Pleno	ITRE 17.1.2008	IMCO 17.1.2008	TRAN 17.1.2008	
Opinión(es) no emitida(s) Fecha de la decisión	IMCO 25.3.2008	TRAN 22.1.2008		
Comisión(es) asociada(s) Fecha del anuncio en el Pleno	ITRE 10.4.2008			
Ponente(s) Fecha de designación	Guido Sacconi 26.2.2008			
Impugnación del fundamento jurídico Fecha de la opinión JURI	JURI 9.9.2008			
Examen en comisión	8.4.2008	28.5.2008	16.7.2008	9.9.2008
Fecha de aprobación	25.9.2008			
Resultado de la votación final	+: -: 0:	46 19 0		
Miembros presentes en la votación final	Adamos Adamou, Georgs Andrejevs, Margrete Auken, Pilar Ayuso, Johannes Blokland, Frieda Brepoels, Hiltrud Breyer, Martin Callanan, Dorette Corbey, Magor Imre Csibi, Chris Davies, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Anne Ferreira, Karl-Heinz Florenz, Alessandro Foglietta, Elisabetta Gardini, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Marie Anne Isler Béguin, Caroline Jackson, Dan Jørgensen, Christa Klaß, Eija-Riitta Korhola, Holger Kraemer, Peter Liese, Linda McAvan, Roberto Musacchio, Riitta Myller, Péter Olajos, Miroslav Ouzký, Vittorio Prodi, Frédérique Ries, Guido Sacconi, Daciana Octavia Sârbu, Amalia Sartori, Carl Schlyter, Horst Schnellhardt, Bogusław Sonik, María Sornosa Martínez, Antonios Trakatellis, Evangelia Tzampazi, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Åsa Westlund, Anders Wijkman, Glenis Willmott			
Suplente(s) presente(s) en la votación final	Inés Ayala Sender, Sergio Berlato, Niels Busk, Hanne Dahl, Lena Ek, Christofer Fjellner, Ambroise Guellec, Rebecca Harms, Jutta Haug, Johannes Lebech, Kartika Tamara Liotard			
Suplente(s) (art. 178, apdo. 2) presente(s) en la votación final	Georg Jarzembowski, Werner Langen, Pierre Pribetich, Seán Ó Neachtain			
Fecha de presentación	28.10.2008			