



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 24.8.2006
COM(2006) 463 final

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

**Aplicación de la estrategia comunitaria de reducción de las emisiones de CO₂ de los
vehículos automóviles: Sexto informe anual sobre la eficacia de la estrategia**

{SEC(2006) 1078}

1. INTRODUCCIÓN

La estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ producidas por los automóviles y potenciar el ahorro de energía¹ se basa en tres pilares: los compromisos de la industria automovilística para aumentar el ahorro de combustible², el etiquetado del consumo de los automóviles³ y el fomento de la eficiencia de los vehículos mediante medidas fiscales. En virtud del artículo 9 de la Decisión 1753/2000/CE⁴, la Comisión debe presentar cada año al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la eficacia de la estrategia basado en los datos del seguimiento realizado por los Estados miembros⁵.

La presente comunicación se refiere a la labor de seguimiento de 2004 y a los estudios iniciados en ese año: de acuerdo con el compromiso contraído por KAMA, esta asociación estudió la posibilidad de nuevas reducciones de las emisiones de CO₂ con miras a «alcanzar el objetivo de la Comunidad de 120 g/km para el año 2012» (ACEA y JAMA ya lo hicieron en 2003, como estaba previsto en sus respectivos compromisos). Además, según el artículo 10 de la Decisión 1753/2000/CE, la comunicación anual debe indicar, en relación con el año 2004, fijado como objetivo intermedio para KAMA, si las reducciones conseguidas por esa asociación se deben a medidas técnicas adoptadas por los fabricantes o a otras medidas, tales como cambios en el comportamiento de los consumidores (independientes de medidas técnicas adoptadas por la industria). Por último, el compromiso voluntario de KAMA incluye la obligación de realizar, sobre la base de los datos de 2004, un «examen general» conjunto con los servicios de la Comisión (los exámenes generales conjuntos con ACEA y JAMA se realizaron sobre la base de los datos de 2003, como estaba previsto en sus respectivos compromisos).

2. EVOLUCIÓN DE LAS EMISIONES MEDIAS DE CO₂ DEL NUEVO PARQUE AUTOMOVILÍSTICO DE EU-25 EN 2004

2.1. Avances efectuados por la industria del automóvil en relación con los compromisos asumidos (EU-15)

El primero y más importante de los pilares de la estrategia lo constituyen los compromisos de las asociaciones de fabricantes de automóviles europea, japonesa y coreana, dirigidos a conseguir que las emisiones medias totales de CO₂ del nuevo parque

¹ COM(95) 689 final y conclusiones del Consejo de 25.6.1996.

² Han asumido compromisos las asociaciones de la industria automovilística europea (Asociación de Fabricantes Europeos de Automóviles - ACEA), japonesa (Asociación de Fabricantes Japoneses de Automóviles - JAMA) y coreana (Asociación de Fabricantes Coreanos de Automóviles - KAMA).

³ 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, DO L 12 de 18.1.2000.

⁴ Decisión 1753/2000/CE del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece un plan de seguimiento de la media de las emisiones específicas de CO₂ de los turismos nuevos, DO L 202 de 10.8.2000.

⁵ Podrá encontrarse información acerca de la estrategia comunitaria en la dirección electrónica siguiente: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm

automovilístico en EU-15⁶ se sitúen en 140 g/km⁷ antes de 2008 (ACEA) y de 2009 (JAMA y KAMA). Los objetivos de los compromisos tienen que alcanzarse principalmente mediante avances tecnológicos en relación con diferentes características de los automóviles así como mediante cambios en el mercado derivados de esa evolución.

2.1.1. Avances globales realizados por las tres asociaciones de fabricantes de automóviles en 2004

Los servicios de la Comisión y las tres asociaciones de fabricantes de automóviles elaboraron conjuntamente y acordaron los informes anuales de seguimiento que se adjuntan a la presente comunicación. Las principales conclusiones relativas al período de referencia 1995-2004 son las siguientes (véase asimismo el cuadro 1):

- En 2004, las emisiones medias específicas de CO₂ del nuevo parque automovilístico fueron 161 g/km en el caso de ACEA, que sigue yendo a la cabeza, 168 g/km en el de KAMA y 170 g/km en el de JAMA⁸ (véase el cuadro 1 que figura en el apéndice). En comparación con 1995, las emisiones específicas medias de CO₂ se redujeron 24 g/km (el 13 %) respecto a ACEA, 26 g/km (el 13,3 %) en el caso de JAMA y 29 g/km (el 14,7 %) por lo que se refiere a KAMA.
- Respecto a 2003, las tres asociaciones redujeron, en 2004, las emisiones específicas medias de CO₂ de sus automóviles matriculados por primera vez en el mercado de la Unión Europea: ACEA, aproximadamente el 1,2 %, JAMA, el 1,2 % y KAMA, el 6,1 %. Desde 1995, las mejoras de eficiencia de los combustibles en el caso de los turismos diésel han sido mayores que en los vehículos de gasolina; ese hecho, junto con el aumento sostenido del porcentaje del primer tipo de vehículos en el mercado de turismos nuevos en EU-15, ha contribuido enormemente a los progresos globales realizados hasta ahora (véase el cuadro 3)⁹. A la vista de esa tendencia, es preciso seguir mejorando el comportamiento de los turismos diésel en lo que respecta a las emisiones de contaminantes atmosféricos, como expuso la Comisión en su reciente propuesta EURO 5¹⁰.
- ACEA y JAMA siguieron en 2004 una tendencia ininterrumpida de reducción de emisiones de CO₂, aunque sus resultados recientes han sido inferiores a las reducciones anuales que se lograron en los primeros años de compromiso. ACEA ya alcanzó en 2000 el intervalo de referencia intermedio previsto para 2003, y desde ese año está en el punto más bajo de ese intervalo. JAMA se encuentra, desde 2002, en el intervalo de referencia intermedio. KAMA ha realizado considerables progresos y ya se sitúa en el intervalo de referencia intermedio previsto para 2004 (165-170 g de CO₂/km).

⁶ Los compromisos reconocidos por la Comisión Europea en 1999/2000 se adoptaron en un momento en que la Unión estaba constituida sólo por 15 Estados miembros y, por esa razón, su alcance geográfico está limitado a EU-15.

⁷ Medidas de conformidad con la Directiva 93/116/CE, en su versión modificada.

⁸ Desde 2001 inclusive, los datos se corrigen en un 0,7 % para reflejar los cambios introducidos en el ciclo de prueba.

⁹ Los incentivos fiscales para el combustible diésel en la mayoría de los Estados miembros han contribuido probablemente al aumento del porcentaje de ese tipo de vehículos y a la reducción correspondiente de las emisiones medias específicas de CO₂.

¹⁰ COM(2005) 683 final.

- Para alcanzar el objetivo final de 140 g de CO₂/km debe realizarse aún una labor importante porque hay que aumentar el índice anual medio de reducción de las tres asociaciones. En caso de que a lo largo de todo el período 1995-2008/2009, el ritmo de mejora se mantuviera constante, se conseguiría una reducción de alrededor de 3,5 g de CO₂/km y por año, equivalente a aproximadamente el 2 % anual. En los años que quedan hasta 2008/2009, los índices de reducción anual deben ahora cifrarse en una media del 3,3 % en el caso de ACEA, del 3,5 % en el de JAMA y del 3,3 % en el de KAMA. Desde un primer momento se previó que el índice medio de reducción iba a ser más elevado en los últimos años. Hay que señalar, sin embargo, que en 2004 aumentó la diferencia que debe cubrirse, expresada en el resultado requerido anual (véase el cuadro 2). Este hecho es preocupante. La Comisión seguirá de cerca los logros de las asociaciones en el marco de sus compromisos.

En 2004, las emisiones medias globales de CO₂ de los turismos nuevos matriculados se situaron en los quince Estados miembros por debajo de los valores registrados en 1995 y en los años posteriores hasta 2004 (véase la figura 1 que se ofrece en el apéndice). No obstante, los índices de reducción varían según los países¹¹.

2.1.2. El «examen general» y los trabajos sobre el artículo 10 de la Decisión 1753/2000/CE realizados por KAMA

En virtud de los compromisos voluntarios para reducir las emisiones de CO₂ de los turismos nuevos, debe realizarse un «examen general» sobre la base de los datos de 2003 (ACEA y JAMA) y de 2004 (en el caso de KAMA). Se analizarán «los resultados de las reducciones en las emisiones de CO₂ hasta el año 2003/2004 inclusive, y se comparará la media de la flota de ese año con los intervalos de referencia estimados». Además, deberán tenerse en cuenta las expectativas iniciales, es decir el hecho de que «la reducción de las emisiones de CO₂ no será lineal; su ritmo dependerá en gran medida de la disponibilidad comercial de los combustibles idóneos, así como de los plazos del desarrollo y comercialización de las nuevas tecnologías y productos. Así pues, se prevé que la reducción comience a un ritmo relativamente lento, para adquirir velocidad posteriormente».

El artículo 10 de la Decisión 1753/2000/CE se refiere también a algunas de esas cuestiones y prevé lo siguiente: «Los informes para los años fijados como objetivo intermedio y para los años fijados como objetivo final indicarán si las reducciones se han debido a medidas técnicas adoptadas por los fabricantes a otras medidas, tales como cambios en el comportamiento de los consumidores».

Puesto que los análisis que deben realizarse como parte del «examen general» y para cumplir lo dispuesto en el artículo 10 se solapan en parte, la Comisión ha llevado a cabo análisis conjuntos con las asociaciones. En la anterior comunicación anual¹² se habló de los «exámenes generales» de ACEA y JAMA de 2003 y de los análisis correspondientes con arreglo al artículo 10. En la presente comunicación sólo se hará referencia al examen de KAMA de 2004 y se plantearán las siguientes preguntas fundamentales:

- (1) ¿Ha habido obstáculos que impidieran a KAMA cumplir sus compromisos u obtener los resultados previstos?

¹¹ No se dispone de cifras sobre Grecia ni Finlandia respecto a 1995.

¹² COM(2005) 269 final.

- (2) ¿Ha habido otros factores, además de la evolución tecnológica, que hayan provocado una reducción de las emisiones específicas de CO₂ de los turismos nuevos?

Las respuestas a esas preguntas son decisivas para determinar si las reducciones de las emisiones de CO₂ observadas hasta el año 2004 inclusive han de atribuirse únicamente al empeño de la asociación por cumplir su compromiso.

En el análisis conjunto se llegó a la siguiente conclusión (las conclusiones pormenorizadas figuran adjuntas al informe realizado conjuntamente con KAMA): La reducción de las emisiones específicas de CO₂ se ha conseguido fundamentalmente gracias a progresos tecnológicos, KAMA ha cumplido todos los compromisos y supuestos indicados, y el entorno en que operan sus miembros no le ha impedido respetar sus compromisos. En resumen, KAMA y la Comisión han llegado a la conclusión de que esa asociación, durante el período comprendido entre 1995 y 2004, cumplió las obligaciones a las que se había comprometido. A pesar de la difícil situación económica por la que atravesó en los primeros años del período de compromiso, la industria automovilística coreana ha contribuido a la estrategia comunitaria de reducción de las emisiones de CO₂ y a sus objetivos de reducción de Kioto, como se establecía en su compromiso.

En esas conclusiones se destaca también otro aspecto de la aplicación de la estrategia: el escaso impacto de las medidas adoptadas con arreglo a los otros dos pilares, a saber, el etiquetado y las medidas fiscales (véanse los apartados 3 y 4).

2.1.3. Estudio de KAMA sobre las posibilidades de alcanzar el objetivo comunitario de 120 g de CO₂/km

De acuerdo con su compromiso, KAMA presentó en diciembre de 2004 los resultados de la labor realizada para «estudiar la posibilidad de una nueva reducción de las emisiones de CO₂ con miras a alcanzar el objetivo de la Comunidad de 120 g/km para el año 2012». En su informe, KAMA sostiene que desde el punto de vista tecnológico es posible alcanzar ese objetivo comunitario en 2012 si se logran nuevos avances en las tecnologías convencionales y, además, aumenta considerablemente el porcentaje de los vehículos híbridos hasta el 25,3%, pero hace hincapié en que, en su opinión, los costes necesarios serían excesivos tanto para KAMA como para los consumidores. Pueden conseguirse reducciones equivalentes al objetivo comunitario de una forma más rentable si se aplica un planteamiento integrado entre la industria automovilística y otros agentes tales como los proveedores de gasolina y combustibles, las autoridades públicas, los conductores, etc.

De hecho, además de los tres pilares de la estrategia, hay otras muchas opciones que podrían contribuir a la estrategia comunitaria de reducción de las emisiones de CO₂ de los turismos y los vehículos comerciales ligeros. Teniendo en cuenta este informe, así como los presentados en 2003 por ACEA y JAMA, la Comisión ha decidido realizar en 2005-2006 una revisión de la estrategia comunitaria de reducción de las emisiones de CO₂ de los turismos y los vehículos comerciales ligeros. A la vista del objetivo comunitario vigente de conseguir que las emisiones medias de CO₂ del nuevo parque automovilístico se sitúen en 120 g/km, la Comisión estudiará las opciones disponibles para lograr nuevas reducciones de los turismos y los vehículos comerciales ligeros, realizará una evaluación de impacto y tendrá en cuenta la labor del grupo de alto nivel CARS21. Ese estudio se realizará en el marco del Programa Europeo sobre el Cambio Climático. La Comisión tiene la intención de presentar al

Parlamento Europeo y al Consejo una comunicación sobre una estrategia revisada en la segunda mitad de 2006.

2.2. Emisiones medias de CO₂ del nuevo parque automovilístico de EU-25 en 2004

Independientemente del ejercicio de seguimiento conjunto de 2004 y tras la ampliación de la Unión, la mayoría de los nuevos Estados miembros proporcionaron por primera vez en 2004 datos sobre las emisiones medias de CO₂ del nuevo parque automovilístico (Eslovaquia y Malta no comunicaron datos en 2004). En el cuadro que figura a continuación se presenta la situación de EU-15, EU-10 y EU-25:

Combustible	Datos del seguimiento de 2004 de EU-15		Datos del seguimiento de 2004 de EU-10 ¹³		Datos del seguimiento de 2004 de EU-25 ¹³	
	Matriculaciones	g CO ₂ /km	Matriculaciones	g CO ₂ /km	Matriculaciones	g CO ₂ /km
Gasolina	7 001 245	170	533 665	158	7 534 910	169
Diésel	6 787 834	155	168 284	151	6 956 118	155
Gasolina+Diésel	13 789 079	163	701 949	156	14 491 028	162

Cabe destacar que el valor medio de CO₂ de EU-10 es casi un 4 % inferior al de EU-15, y que el número total de matriculaciones en EU-10 representa únicamente el 5 %, aproximadamente, de las matriculaciones de EU-15. Además, los vehículos diésel representan alrededor del 50 % de las nuevas matriculaciones en EU-15 y menos del 25 % en EU-10¹³.

2.3. Calidad de los datos

El Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron la Decisión 1753/2000/CE sobre el plan de seguimiento el 30 de agosto de 2000. Desde 2002, los datos recogidos con arreglo a esa Decisión se utilizan como datos oficiales en el seguimiento de los compromisos voluntarios. Antes, los datos utilizados eran los proporcionados por las asociaciones.

Esa transición entre las series de datos, traducida en una discontinuidad entre los datos de las asociaciones y los datos oficiales de la Unión, suscitó también algunas ligeras discrepancias. En los últimos años se intentó averiguar a qué se debían esas diferencias y mejorar la calidad de los datos. En general, las tres asociaciones consideran satisfactorios los datos oficiales correspondientes a EU-15; la diferencia con los datos facilitados por la industria es muy pequeña. Se seguirá trabajando con los Estados miembros hacia una mayor calidad de los datos con objeto de aumentar su precisión y representatividad respecto a la situación de EU-15 y EU-25.

¹³ COM(2005) 269 final.

3. APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA 1999/94/CE

Todos los Estados miembros han notificado las medidas adoptadas para incorporar a su ordenamiento interno la Directiva 1999/94/CE¹⁴ relativa a la información sobre el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ facilitada al consumidor al comercializar turismos nuevos. Austria y Grecia no han comunicado aún las medidas correspondientes a la Directiva de aplicación de la Comisión nº 2003/73/CE. En 2004 la Comisión realizó, basándose en los informes de los Estados miembros sobre la aplicación de la Directiva 1999/94/CE, un estudio¹⁵ con objeto de evaluar la eficacia de ese acto legislativo y estudiar posibles opciones para su mejora. De los resultados de ese estudio, que se presentó a las partes interesadas a principios de 2005, se desprende que, en general, la eficacia de la Directiva no es muy alta porque no se ha observado que haya tenido un impacto significativo en las decisiones de los consumidores. Las opciones más prometedoras de mejora de la legislación actual con vistas a aumentar la sensibilización de los consumidores respecto a la eficiencia de los combustibles y las emisiones de CO₂ se refieren a la introducción de categorías de eficiencia energética en la etiqueta y una mayor armonización de su diseño.

Sobre la base de esa evaluación y como parte de la revisión general de la estrategia de reducción de las emisiones de CO₂ de los turismos y los vehículos comerciales ligeros, la Comisión analizará en 2006 la necesidad de presentar una propuesta de modificación para aumentar la eficacia de la Directiva.

4. MEDIDAS DE CARÁCTER FISCAL

En 2002, la Comisión adoptó una comunicación¹⁶ sobre la fiscalidad de los turismos en la Unión Europea. La comunicación incluía una serie de opciones de medidas futuras, y tras su adopción se abrió un amplio proceso de consulta con los Estados miembros, el Parlamento Europeo, la industria automovilística y otros interesados importantes. Después de ese proceso de consulta, la Comisión adoptó, en julio de 2005, una propuesta de Directiva¹⁷ sobre los impuestos aplicables a los automóviles de turismo dirigida, entre otras cosas, a obligar a los Estados miembros que cuentan con esos impuestos a incluir un componente CO₂ en su cálculo con objeto de fomentar la adquisición de vehículos que consuman menos combustible.

5. OTRAS MEDIDAS CONEXAS

En las conclusiones del Consejo de Medio Ambiente de 10 de octubre de 2000 se instaba a la Comisión a estudiar medidas de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en

¹⁴ DO L 12 de 18.1.2000, p. 16.

¹⁵ *Study on the effectiveness of Directive 1999/94/EC relating to the availability of consumer information on fuel economy and CO₂ emissions in respect of the marketing of new passenger cars*, elaborado por ADAC para la Comisión Europea, informe final, marzo de 2005. Puede descargarse del sitio: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_directive.htm

¹⁶ COM(2002) 431 final.

¹⁷ COM(2005) 261 final.

los vehículos comerciales ligeros (también conocidos como vehículos de la categoría N1¹⁸) y los sistemas de aire acondicionado utilizados en los turismos¹⁹.

Por lo que se refiere a los vehículos de categoría N1, la Directiva 2004/3/CE²⁰ exigirá que se midan las emisiones de CO₂ y se facilite información correspondiente a esa categoría de vehículos. Además, la Comisión puso en marcha un contrato sobre la preparación de medidas de reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos de categoría N1²¹. En cuanto a los sistemas móviles de aire acondicionado, la Comisión también lanzó un contrato con objeto de desarrollar un procedimiento de medición para evaluar el impacto de la utilización de aire acondicionado en el consumo de combustible²².

La Comisión, como parte de la aplicación del planteamiento integrado a la revisión de la estrategia sobre las emisiones de CO₂ de turismos y vehículos comerciales ligeros (véase 2.1.3.), estudiará las posibilidades de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de vehículos de categoría N1 y de sistemas móviles de aire acondicionado.

6. CONCLUSIONES

La estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ de los turismos y aumentar del ahorro de combustible tiene por objeto alcanzar una cifra media de emisiones específicas de CO₂ de los turismos nuevos matriculados en la Comunidad de 120 g/km. El valor medio de EU-15 alcanzado en 2004 fue de 163 g de CO₂/km²³, frente a los 186 g de CO₂/km en 1995, año de referencia de la estrategia comunitaria, lo que supone una reducción de aproximadamente el 12,4 %. Las evaluaciones realizadas como parte del «examen general» y con arreglo al artículo 10 de la Decisión 1753/2000/CE demuestran que ACEA, JAMA y KAMA cumplieron, durante el período comprendido entre 1998 y 2004, todas las obligaciones previstas en sus respectivos compromisos. De ese modo, la industria automovilística ha aportado una contribución importante a la estrategia de la Unión Europea para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y a los objetivos de Kioto.

¹⁸ Pertenecen a la categoría N1 los vehículos destinados al transporte de mercancías con una masa no superior a 3,5 toneladas.

¹⁹ El Consejo de Medio Ambiente de 10 de octubre de 2000 llegó a las siguientes conclusiones: «En el ámbito de la política de transportes, el Consejo ha solicitado a la Comisión que estudie y prepare medidas en los ámbitos siguientes, teniendo en cuenta el ritmo de aumento de las emisiones procedentes del sector de los transportes, así como la necesidad de reflejar los costes sociales y ambientales de cada modo de transporte, tal y como se destacó en el informe al Consejo Europeo de Helsinki: - reducción de las emisiones de CO₂ procedentes de los vehículos, en particular medidas para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos industriales ligeros; - reducción de todas las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de las instalaciones de aire acondicionado en los vehículos».

²⁰ Directiva 2004/3/CE por la que se modifican las Directivas 70/156/CEE y 80/1268/CEE del Consejo en lo relativo a las mediciones de emisiones de dióxido de carbono y consumo de combustible de los vehículos de la categoría N1, DO L 49 de 19.2.2004, p. 36.

²¹ *Measuring and preparing reduction measures for CO₂ emissions from N1 vehicles*, elaborado por TNO para la Comisión Europea, diciembre de 2004; puede consultarse en la siguiente dirección de Internet: http://europa.eu.int/comm/environment/co2/pdf/a_9482_final%20report.pdf

²² *Development of a procedure for the determination of the additional fuel consumption of passenger cars (M1 vehicles) due to the use of mobile air conditioning equipment*, elaborado por TNO para la Comisión Europea, julio de 2005, disponible en:

http://europa.eu.int/comm/environment/co2/pdf/a_16174.pdf

²³ Cifra basada en datos oficiales de la Unión Europea.

Para alcanzar el objetivo final de los compromisos (140 g de CO₂/km) las tres asociaciones deberán redoblar esfuerzos. A la vista de los informes adjuntos, la Comisión reconoce que las tres asociaciones han vuelto a confirmar estar firmemente decididas a hacer todo lo que esté en su mano para cumplir sus compromisos. ACEA y JAMA, sin embargo, no pudieron ofrecer garantías más sólidas que en los años anteriores respecto al logro de los 140 g de CO₂/km antes de 2008 (ACEA) y de 2009 (JAMA), a pesar de que está a punto de finalizar el período de compromiso. KAMA consiguió en 2004 una reducción muy considerable y confirmó que no había motivos para dudar de que fuera a cumplir su compromiso²⁴. La Comisión insiste en la importancia de que la industria automovilística cumpla la meta de 140 g de CO₂/km, que la Comisión considera alcanzable y que la industria se ha comprometido a conseguir. Asimismo hace hincapié en que es necesario realizar esfuerzos constantes en pos de la investigación técnica, el desarrollo y la demostración de sistemas auxiliares y de propulsión más eficientes (incluido los sistemas móviles de aire acondicionado) para turismos y vehículos comerciales ligeros, con vistas a lograr una reducción de costes y una mejora de los resultados, también por lo que se refiere a la eficiencia y duración globales.

Los informes presentados por ACEA, JAMA y KAMA²⁵ sobre sus respectivos estudios sobre las posibilidades de alcanzar el objetivo comunitario de 120 g de CO₂/km en 2012 indican que las asociaciones consideran necesario un enfoque integrado en lugar de uno centrado exclusivamente en la tecnología automovilística. Las asociaciones son de la opinión de que, como afirma la ACEA, una estrategia centrada en la tecnología automovilística dañaría gravemente la competitividad futura y la viabilidad económica de la industria europea de fabricación de automóviles y debilitaría la economía de la UE.

La Comisión ha decidido realizar en 2005-2006 una revisión de la estrategia comunitaria de reducción de las emisiones de CO₂ de los turismos y los vehículos comerciales ligeros. Habida cuenta del objetivo comunitario de 120 g de CO₂/km, la Comisión estudiará las opciones disponibles, incluidas las legislativas, para lograr nuevas reducciones de las emisiones de CO₂ de los turismos y los vehículos comerciales ligeros, realizará una evaluación de impacto y tendrá en cuenta la labor del grupo de alto nivel CARS21. Ese estudio se realizará en el marco del Programa Europeo sobre el Cambio Climático; la Comisión tiene la intención de presentar al Parlamento Europeo y al Consejo una comunicación sobre una estrategia revisada en la segunda mitad de 2006.

²⁴ Recuérdese que el Consejo había invitado a la Comisión a presentar «... inmediatamente propuestas, incluidas propuestas legislativas, para su consideración, si es evidente, sobre la base del control y tras consulta con las asociaciones, que una o más asociaciones no cumplen sus compromisos» (Conclusiones del Consejo de octubre de 1999).

²⁵ 2003 por lo que respecta a ACEA y JAMA y 2004 en el caso de KAMA.

Apéndice

Cuadro 1: Emisiones específicas medias de CO₂ de los turismos nuevos por tipo de combustible, por asociación y en EU-15

	CO ₂ (g/km)										Variación 95/04 [%]
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 ⁽³⁾	2002 ⁽³⁾	2003 ⁽³⁾	2004 ⁽³⁾	
ACEA											
Gasolina	188	186	183	182	180	177	172	172	171	170	-9,6 %
Diésel	176	174	172	167	161	157	153	155	154	153	-13,1 %
Todos los combustibles⁽¹⁾	185	183	180	178	174	169	165	165	163	161	-13 %
JAMA											
Gasolina	191	187	184	184	181	177	174	172	170	171	-10,5 %
Diésel	239	235	222	221	221	213	198	180	177	170	-28,9 %
Todos los combustibles⁽¹⁾	196	193	188	189	187	183	178	174	172	170	-13,3 %
KAMA											
Gasolina	195	197	201	198	189	185	179	178	171	160	-17,9 %
Diésel	309	274	246	248	253	245	234	203	201	189	-38,8 %
Todos los combustibles⁽¹⁾	197	199	203	202	194	191	187	183	179	168	-14,7 %
EU-15⁽²⁾											
Gasolina	189	186	184	182	180	178	173	172	171	170	-10,1 %
Diésel	179	178	175	171	165	163	156	157	157	155	-13,4 %
Todos los combustibles⁽¹⁾	186	184	182	180	176	172	167	166	164	163	-12,4 %

1) Vehículos de gasolina y diésel únicamente; no se cree que los demás combustibles y los vehículos estadísticamente no identificados afecten a las medias de forma significativa.

2) Los turismos nuevos vendidos en el mercado de EU-15 por fabricantes ajenos a los compromisos no afectan a la media de EU-15 de forma significativa.

3) Las cifras de 2001-2004 se corrigen en un 0,7 % para reflejar los cambios del ciclo de conducción. Respecto a 2002-2004, los datos utilizados son los datos oficiales de EU-15.

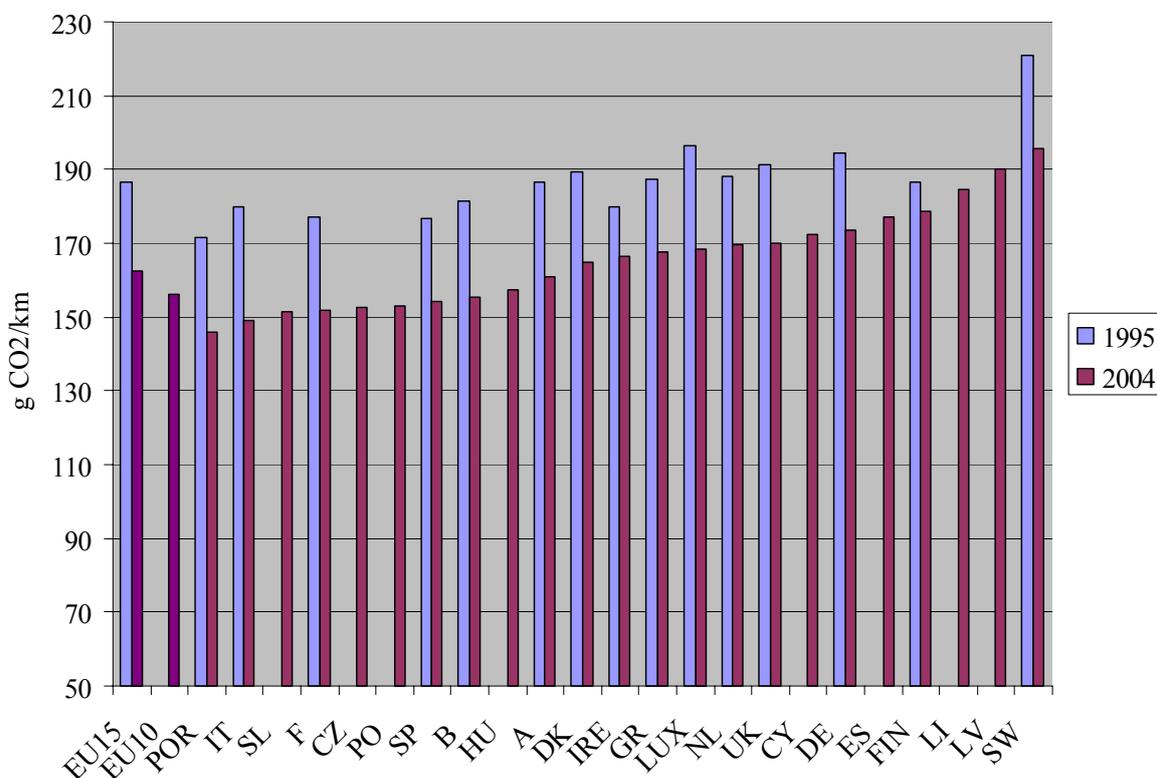
Nota: Las cifras de ACEA que figuran en la presente comunicación incluyen Rover/MG, pero como Rover/MG (que asumía al principio el compromiso como parte de BMW) ya no es miembro de ACEA, esa asociación ha declarado no poder asumir ninguna responsabilidad sobre lo que consigan los vehículos Rover en relación con las emisiones de CO₂ de aquí a 2008.

Cuadro 2: Cumplimiento del objetivo de 140 g de CO₂/km en 2008/2009

	EU-15		Diferencia respecto a la meta de 140 g de CO ₂ /km			
	1995* CO ₂ (g/km)	2004** CO ₂ (g/km)	Total		Por año	
			% entre 2004 y 2008/2009	g de CO ₂ /km entre 2004 y 2008/2009	% entre 2004 y 2008/2009	g de CO ₂ /km entre 2004 y 2008/2009
ACEA: todos los combustibles	185	161	13	21	3,3	5,3
JAMA: todos los combustibles	196	170	17,6	30	3,5	6
KAMA: todos los combustibles	197	168	16,6	28	3,3	5,6

*Las cifras de 1995 se basan en los datos de las asociaciones; **Las cifras de 2004 se basan en los datos oficiales de EU 15.

Figura 1: Emisiones específicas medias de CO₂ de los turismos nuevos en EU-15, EU-10 y los Estados miembros en 1995 y 2004 (medias ponderadas basadas en los datos correspondientes a los vehículos diésel y de gasolina); los datos de 1995 son los proporcionados por las asociaciones; los datos de 2004 son los datos oficiales de la UE y se han corregido en un 0,7 % para reflejar los cambios del ciclo de conducción; no se dispone de los datos de 1995 de Grecia, Finlandia ni EU-10; no se dispone de los datos de 2004 de Eslovaquia ni de Malta).



Cuadro 3: Tendencias en la composición de nuevos automóviles matriculados de cada una de las asociaciones y de EU-15

ACEA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	2004 (4)	Variación '95-04' (2)
Gasolina	73,4%	72,9%	73,1%	70,3%	65,8%	60,9%	58,2%	56,3%	52,4%	45,4%	-28 %
Diésel	24,0%	24,3%	24,3%	27,0%	31,0%	35,8%	39,4%	43,6%	47,5%	51,9%	27,9 %
Totales (3)	10 241 651	10 811 011	11 226 009	11 935 533	12 518 260	12 217 744	12 552 498	11 649 782	11 533 323	11 668 101	13,9%
JAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	2004 (4)	Variación '95-04' (2)
Gasolina	82,1%	82,1%	83,2%	81,6%	80,4%	80,8%	79,1%	77,3%	71,8%	65,6%	-16,5 %
Diésel	9,5%	10,4%	11,2%	13,1%	14,9%	16,5%	17,4%	22,6%	28,2%	30,9%	21,4 %
Totales (3)	1 233 975	1 342 144	1 510 818	1 666 816	1 716 048	1 667 987	1 520 643	1 501 937	1 703 960	1 843 728	49,4%
KAMA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	2004 (4)	Variación '95-04' (2)
Gasolina	87,9%	87,6%	89,2%	85,9%	81,9%	80,9%	85,2%	77,8%	73,9%	69,5%	-18,4 %
Diésel	1,6%	1,8%	2,3%	6,1%	7,4%	8,3%	13,9%	22,0%	26,1%	26,4%	24,8 %
Totales (3)	169 060	236 454	275 453	373 230	463 724	491 244	396 792	325 436	427 341	589 542	249%
EU-15 ⁽¹⁾	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (4)	2003 (4)	2004 (4)	Variación '95-04' (2)
Gasolina	74,5%	74,2%	74,6%	72,1%	68,0%	63,9%	61,2%	59,2%	55,4%	49,6%	-24,9 %
Diésel	22,2%	22,4%	22,3%	24,7%	28,4%	32,6%	36,4%	40,7%	44,4%	48,1%	25,9 %
Totales (3)	11 644 686	12 389 609	13 012 280	13 975 579	14 698 032	14 376 975	14 469 933	13 477 155	13 664 624	14 101 371	21,1%

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

(2) Las variaciones respecto a los vehículos de gasolina o diésel en el período 1995-2004 representan la variación del porcentaje absoluto de cada tipo de combustible respecto a las matriculaciones totales. Las variaciones en el número total de vehículos representan el aumento o disminución de matriculaciones en términos absolutos. Las variaciones en el número total de vehículos representan el aumento en el número de matriculaciones en EU-15 durante el período considerado.

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

(4) Los datos de 2002-2004 son los datos oficiales de EU-15.

ANEXO (SEC(2006) 1078)

- (1) Seguimiento del compromiso de ACEA relativo a la reducción de las emisiones de CO2 de los turismos (2004), informe conjunto de la Asociación de Fabricantes Europeos de Automóviles y de los servicios de la Comisión, versión final de 25.11.2005.
- (2) Seguimiento del compromiso de JAMA relativo a la reducción de las emisiones de CO2 de los turismos (2004), informe conjunto de la Asociación de Fabricantes Japoneses de Automóviles y de los servicios de la Comisión, versión final de 25.11.2005.
- (3) Seguimiento del compromiso de KAMA en materia de reducción de las emisiones de CO2 procedentes de turismos (2004) - Informe conjunto de la Asociación de Fabricantes Coreanos de Automóviles y de los servicios de la Comisión, versión final de 25.11.2005.

Los anexos sólo están disponibles en lengua inglesa.