COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 10.11.2022
SWD(2022) 360 final

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN

RESUMEN DEL INFORME DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

que acompaña al documento

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a la homologación de tipo de los vehículos de motor y los motores y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos en lo que respecta a sus emisiones y a la durabilidad de las baterías (Euro 7), y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009

{COM(2022) 586 final} - {SEC(2022) 397 final} - {SWD(2022) 358 final} - {SWD(2022) 359 final}

Ficha resumen

Evaluación de impacto relativa a la elaboración de las normas Euro 7 sobre las emisiones de turismos, furgonetas, camiones y autobuses.

A. Necesidad de actuar

¿Cuál es el problema y por qué es un problema en la UE?

A pesar de los progresos realizados en la reducción de emisiones nocivas mediante la introducción de ensayos de emisiones en condiciones reales de conducción (RDE) en 2017, la evaluación de las normas Euro 6/VI sobre las emisiones de turismos/furgonetas y camiones/autobuses, respectivamente, detectó tres problemas clave que muestran que las normas existentes no contribuyen suficientemente a la reducción de las emisiones contaminantes del transporte por carretera en la UE: 1) las normas sobre emisiones de los vehículos son demasiado complejas; 2) los límites actuales para las emisiones contaminantes están obsoletos, ya que muchos contaminantes nocivos siguen sin estar regulados y es posible reducir aún más las emisiones con las tecnologías actuales; 3) las emisiones reales de los vehículos no están suficientemente controladas a lo largo de su vida útil (por ejemplo, la norma Euro 6 solo requiere una durabilidad de 5 años, mientras que la antigüedad media de los vehículos que circulan por las carreteras de la UE es de 10,8 años). A pesar de los objetivos de reducción del 100 % de las emisiones de CO_2 de turismos y furgonetas propuestos para 2035, de la creciente proporción de vehículos pesados de cero y bajas emisiones y de la entrada en el mercado de vehículos nuevos conformes con la norma Euro 6d/VI E, no será posible lograr que las emisiones de contaminantes del transporte por carretera se sitúen en niveles bajos, ni en el caso de los contaminantes tradicionales como los NO_x, las partículas de escape o el metano, ni en el caso de los nuevos como el óxido nitroso o las partículas que no son de escape, procedentes de frenos y neumáticos, que se generarán con independencia del motor.

¿Qué se pretende conseguir?

El objetivo general es doble: garantizar el correcto funcionamiento del mercado único mediante el establecimiento de normas más adecuadas, eficientes y con garantía de futuro en relación con las emisiones de los vehículos; y garantizar un alto nivel de protección del medio ambiente y la salud en la UE con reducciones adicionales de las emisiones de contaminantes atmosféricos generadas por el transporte en carretera con el fin de lograr una contaminación cero, tal como exige el Plan de Acción «Contaminación cero», lo más rápidamente posible. La iniciativa pretende alcanzar los siguientes objetivos específicos: 1) reducir la complejidad de las actuales normas Euro sobre emisiones, reducir los costes administrativos y facilitar una aplicación eficiente; 2) establecer límites actualizados para todos los contaminantes atmosféricos pertinentes; y 3) mejorar el control de las emisiones en condiciones reales.

¿Cuál es el valor añadido de la actuación a nivel de la UE (respecto a la subsidiariedad)?

Con las normas Euro 6/VI sobre las emisiones de turismos/furgonetas y camiones/autobuses, ya existe una legislación de la UE plenamente armonizada. Es poco probable que las acciones de ámbito nacional o internacional produzcan resultados óptimos, ya que tanto la contaminación atmosférica como el transporte por carretera son de carácter transfronterizo. Sin una acción común a escala de la UE, los Estados miembros podrían adoptar numerosas normas con diferentes niveles de rigor. Esto daría lugar a la fragmentación del mercado y perjudicaría el funcionamiento del mercado único. Así pues, la acción de la UE está plenamente justificada para abordar el problema de las excesivas emisiones contaminantes generadas por el transporte en carretera.

B. Soluciones

¿Cuáles son las distintas opciones posibles para alcanzar los objetivos? ¿Existe o no una opción preferida? En caso negativo, ¿por qué no?

Las opciones de actuación 1, 2a, 2b y 3a (se ha descartado la opción 3b sobre un alto nivel de ambición digital) se formularon en consonancia con los objetivos específicos. Todas las opciones tienen por objeto reducir la complejidad de las actuales normas Euro sobre emisiones mediante la introducción de medidas de simplificación. Se establecen límites de emisiones actualizados para todos los contaminantes atmosféricos pertinentes en la opción 1 con un bajo nivel de ambición ecológica, en las opciones 2a y 3a con un nivel medio de ambición ecológica y en la opción 2b con un alto nivel de ambición ecológica. El control de las emisiones en condiciones reales se mejora en la opción 1 estableciendo límites de ensayo en condiciones reales de conducción con un bajo nivel de ambición, en la opción 2a estableciendo límites de ensayo en condiciones reales de conducción con un nivel medio de ambición y requisitos de durabilidad, en la opción 2b estableciendo

límites de ensayo en condiciones reales de conducción con un alto nivel de ambición y requisitos de durabilidad, y en la opción 3a estableciendo límites de ensayo en condiciones reales de conducción con un nivel medio de ambición, requisitos de durabilidad y una nueva ambición digital mediante la monitorización continua de las emisiones. La evaluación global de la proporcionalidad de la eficacia, la eficiencia y la coherencia de cada una de las opciones ha demostrado que la opción preferida puede limitarse a la opción 3a con un nivel medio de ambición ecológica y digital para los vehículos ligeros y pesados.

¿Cuáles son las opiniones de las distintas partes interesadas? ¿Quién apoya cada opción?

La consulta pública ha puesto de manifiesto que, en general, es más probable que las partes interesadas de la industria apoyen la base de referencia, es decir, la hipótesis de «mantenimiento del *statu quo*» que supone que siga aplicándose la norma Euro 6/VI; o bien la opción 1 con un bajo nivel de ambición ecológica. En particular, expresaron su preocupación por el potencial tecnológico para reducir las emisiones, especialmente en la opción 2b. Por otra parte, los Estados miembros y los representantes de la sociedad civil y la ciudadanía mostraron un mayor apoyo a las acciones previstas en las opciones 2 y 3 con un nivel medio y alto de ambición ecológica y digital.

C. Repercusiones de la opción preferida

¿Cuáles son las ventajas de la opción preferida (o, en su defecto, de las opciones principales)?

Las repercusiones se han evaluado partiendo de una base de referencia que presupone la continuación de las fases Euro 6 d/VI E actualmente aplicables y la reciente propuesta de revisión de las normas sobre las emisiones de CO_2 de turismos y furgonetas. La opción de actuación preferida 3a ofrece, a través de una doble ambición ecológica y digital, importantes efectos positivos para la salud pública y el medio ambiente expresados como beneficios de salud y ambientales monetizados que abarcan todos los contaminantes hasta 2050. El principal factor generador de estos efectos positivos es la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos nocivos. Por ejemplo, en el caso de los turismos y furgonetas en el horizonte de 2035, las emisiones de NO_x son de tan solo 221 kt en la opción de actuación 3a frente a los 389 kt de la base de referencia. En el caso de los camiones y autobuses en el horizonte de 2035, las emisiones de NO_x son de tan solo 313 kt en la opción de actuación 3a frente a los 705 kt de la base de referencia. Se calcula que la reducción de las emisiones contaminantes se traducirá en unos beneficios monetarios totales para la salud de 56 000 millones EUR en el caso de los turismos y furgonetas y 134 000 millones EUR en el caso de los camiones y autobuses durante el período 2025-2050. Además, la opción de actuación preferida 3a genera un ahorro total de costes para las empresas estimado en 4 700 millones EUR en el caso de los turismos y furgonetas y 600 millones EUR en el caso de los camiones y autobuses durante el período 2025-2050.

¿Cuáles son los costes de la opción preferida (o, en su defecto, de las opciones principales)?

Se estima que los costes reglamentarios totales para la industria del automóvil aumentarán en la opción preferida. Esto se debe al aumento de costes de cumplimiento significativos como son los costes de los equipos necesarios para aplicar las tecnologías de control de emisiones y los costes de I+D y calibración conexos, en particular los costes de instalaciones y utillajes. Se estima que, entre 2025 y 2050, los costes reglamentarios totales aumentarán en 35 000 millones EUR para turismos y furgonetas y 18 000 millones EUR para camiones y autobuses. Si se tiene en cuenta también el ahorro de costes estimado, cabe esperar que el coste global por vehículo aumente en 304 EUR para turismos y furgonetas y en 2 681 EUR para camiones y autobuses. No se espera que los costes por vehículo representen más del 2-3 % del precio medio del vehículo en ningún segmento de turismos/furgonetas y camiones/autobuses.

¿Cuáles son las repercusiones para las pymes y la competitividad?

Aunque la opción preferida afecta a los costes de los fabricantes, que son principalmente grandes empresas, también tendría un efecto positivo en su competitividad. El uso de las mejores tecnologías de control de emisiones disponibles y de nuevos sensores favorece el acceso a los mercados internacionales clave, en particular los Estados Unidos y China, que tienen requisitos más estrictos en materia de límites de emisiones. No se espera que las treinta y cinco pymes fabricantes identificadas —que en general fabrican automóviles utilizando trenes de potencia de grandes fabricantes— se vean afectados de manera significativa, en particular porque seguirá aplicándose la exención de determinados ensayos para pequeños fabricantes.

¿Habrá repercusiones significativas en los presupuestos y administraciones nacionales?

Dado que los costes reglamentarios adicionales se derivan del aumento de los costes del *hardware* y de los costes de I+D y de calibración conexos, serán los fabricantes y proveedores del sector del automóvil quienes los soporten. Cabe esperar que los agentes del sector trasladen dichos costes a sus consumidores. En general, no se esperan repercusiones significativas en los presupuestos y administraciones nacionales.

¿Habrá otras repercusiones significativas?
Gracias a la monitorización continua de las emisiones, los consumidores podrían disponer de más información sobre el comportamiento de los vehículos en materia de emisiones, al tiempo que se facilitaría la detección de casos de incumplimiento y mal funcionamiento. Cabe esperar que esto afecte positivamente a la confianza de los consumidores y ayude a modernizar los procedimientos de inspección técnica. También se considera que la opción preferida tiene efectos ligeramente positivos en el mercado único para todos los vehículos, en las capacidades de los trabajadores y en el empleo. Además, mediante la regulación de la durabilidad de las baterías incorporadas a los vehículos, se promoverá la aceptación de los vehículos eléctricos alimentados por baterías.
¿Proporcionalidad?
La acción propuesta aborda el objetivo de la iniciativa —la aspiración de contaminación cero de la UE— sin ir más allá de lo necesario para reducir la complejidad de las actuales normas Euro sobre emisiones, garantizar la actualización de los límites aplicables a todos los contaminantes atmosféricos pertinentes y mejorar el control de las emisiones en condiciones reales.
D. Seguimiento
¿Cuándo se revisará la política?
Se han establecido varios indicadores de seguimiento para la revisión de las normas Euro 7 sobre emisiones que está prevista con la evaluación intermedia de las iniciativas del «Objetivo 55».