

## ¿POR QUÉ EL TAMAÑO Y NO EL PESO?

Greenpeace cree que, a este punto de las negociaciones, pueda ser útil diferenciar los objetivos de reducción de las emisiones de los nuevos coches de cada compañía según un parámetro objetivo del vehículo. Estamos convencidos de que se deban tener en cuenta las diferencias entre fabricantes a la hora de establecer límites para que cada fabricante contribuya a lograr los objetivos de la Unión Europea (UE) de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

Greenpeace advierte que la elección del **peso** como parámetro para la definición de los límites de emisiones reduciría peligrosamente el potencial de reducción de CO<sub>2</sub> y pondría en riesgo los esfuerzos para cumplir los objetivos para 2020 de la UE.

Si se basara la función que determina los límites en el **tamaño** (distancia entre los neumáticos multiplicada por la distancias entre los ejes), se reducirían sustancialmente los riesgos mencionados.

	<b>Peso</b>	<b>Tamaño</b>
<b>Potencial de reducción de CO<sub>2</sub> - tecnología</b>	<p>Mientras unas pocas medidas tecnológicas para reducir emisiones de CO<sub>2</sub> también repercuten en un reducción del peso del coche (como la disminución del tamaño del motor), muchas otras tienden a aumentar sustancialmente el peso (como la dieselización, la hibridación, ...).</p> <p>Una curva límite basada en el peso significa que si el coche es más pesado tendrá más derecho a seguir emitiendo CO<sub>2</sub> que un coche más ligero. Tecnologías que reduzcan emisiones y al mismo tiempo hagan más ligero el vehículo generarían reducciones de emisiones que contarían la mitad que las medidas que aumenten el peso ya que si se aumenta el peso el límite se hace más permisivo.</p> <p>Un curva límite basada en el peso favorecería algunas tecnologías, reduciendo así la libertad de los fabricantes a la hora de elegir la forma más económica de reducir sus emisiones. Este incentivo perverso redundaría en una fuerte disminución del potencial de reducción de las emisiones</p>	<p>Las medidas de reducción de las emisiones no afectarían al área de base de un modelo. Por lo tanto, todas las medidas de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> contarían igual a la hora de alcanzar el objetivo de reducción. Cada gramo de CO<sub>2</sub> reducido llevaría a los fabricantes cada vez más cerca del cumplimiento de sus obligaciones.</p> <p>Una curva límite basada en el área de base del vehículo sería tecnológicamente neutra. Los fabricantes podrán escoger las formas más económicas de reducir emisiones y aprovechar totalmente el potencial de todas las medidas tecnológicas disponibles.</p>

	de CO2.	
<b>Riesgo de no cumplir – la necesidad de una adaptación continua</b>	<p>El peso es un parámetro volátil de un vehículo. Casi cualquier cambio que se haga sobre un coche redundaría en un cambio de su peso.</p> <p>Además, el peso de los coches ha aumentado rápidamente en el pasado. El peso medio de los coches vendidos en la UE-15 se disparó un 21,7% entre 1995 y 2006.</p> <p>Una normativa basada en una curva límite calculada sobre el peso de los vehículos debería adaptarse continuamente. Si no se llevara al cabo esta puesta al día, no se lograrían los objetivos de reducción de la UE.</p> <p>Los límites para las emisiones medias de las flotas de los fabricantes podrían cambiar sustancialmente a causa de tales adaptaciones técnicas. Por lo tanto, un marco regulador en el que se use como parámetro el peso de los vehículos no proporcionaría suficiente estabilidad.</p>	<p>El tamaño, como atributo de un coche, es mucho más estable. La mayoría de los cambios tecnológicos que se puedan hacer sobre un coche no afectarían a su área de base.</p> <p>También un marco regulador que tomara como parámetro el tamaño del coche debería sufrir adaptaciones a lo largo del tiempo pero los límites para las emisiones medias de las flotas de cada fabricante no variarían tanto como con un planteamiento basado en el peso. Por lo tanto este marco regulador resultaría más estable.</p>
<b>'Utilidad'</b>	El peso de un coche no representa una característica que mide la utilidad de un vehículo.	El área de base de un coche representa el espacio disponible en el vehículo y por lo tanto refleja la amplitud del espacio disponible en el automóvil y, por lo tanto, su utilidad.

La Comisión ha sostenido que actualmente no hay suficientes datos disponibles sobre el área de base de las flotas. Propone, por lo tanto, usar el peso como parámetro, mientras se logre obtener los datos sobre el tamaño de los vehículos de los países miembros. Estos datos podrían usarse para introducir el parámetro del área en un procedimiento técnico.

De hecho, ambos parámetros necesitarían una adaptación técnica. Para el peso, la Comisión ha propuesto identificar la curva límite, y por lo tanto los objetivos para los fabricantes, sobre la base de los informes de los países miembros no antes de 2010.

Se podría por lo tanto, plantear un escenario similar también para el parámetro tamaño.

El hecho de que los datos sobre el área de los nuevos coches vendidos en Europa todavía no hayan sido recopilados en una base de datos no significa que la legislación europea no deba usar el área como parámetro para construir la función que determina los límites de emisiones de CO2.