

Legislación para la reducción de las emisiones de CO₂ de los coches

LA PROPUESTA DE LA PRESIDENCIA FRANCESA

Hoja informativa de Greenpeace

15 de octubre de 2008

La Presidencia francesa ha vuelto a lanzar el acuerdo Merkel-Sarkozy alcanzado por las dos partes en junio sobre la legislación que quiere limitar la media de las emisiones de CO₂ de la flota de los nuevos coches que se vendan en Europa a partir de 2012.

Este acuerdo representa un paso atrás sobre la votación de la Comisión de Medio Ambiente del Parlamento Europeo que ha establecido un objetivo (aunque no vinculante) para 2020, mantener 2012 como fecha de entrada en vigor de la legislación y no reducir las sanciones por incumplimiento propuestas por la Comisión Europea.

1.- Phase-in

La Presidencia francesa apunta a revivir la propuesta de la Comisión de Industria del Parlamento Europeo ya rechazada por la Comisión de Medio Ambiente el pasado 25 de septiembre. Según esta propuesta, en 2012, el 60% de la flota de cada fabricante debería cumplir con la legislación, en 2013 el 70%, en 2014 el 80% y en 2015 su totalidad. El Instituto para la Política Ambiental europea, IEEP, ha demostrado¹ que si en 2012 cumpliera tan solo el 60% de la flota, la media europea se situaría en 154 g/km, 4 gramos menos que la media de 2007².

Greenpeace se opone a cualquier retraso en la reducción necesaria de las emisiones de CO₂ del sector automovilístico. Numerosos estudios independientes demuestran que, contrariamente a las reivindicaciones de la industria automovilística, los fabricantes son capaces de cumplir con sus compromisos para 2012 y el ahorro de combustible que derivaría de ello sobrepasaría los costes adicionales que deberían asumir los consumidores. Estas afirmaciones están basadas en estudios del Club Automovilístico Alemán (ADAC) y en las afirmaciones de la asesora en materia de automóviles del Gobierno del Reino Unido Julia King, que aseguró en seminario en Bruselas: "Debemos impedir cualquier retraso en el calendario de los objetivos"³.

1 www.transportenvironment.org/publications/prep_hand_out/lid:515

2 www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/lid:513

3 ADAC model: see www.fiabrussels.com/files/uploads/fia_seminar_co2__adac.pdf.

2.- 'Eco-innovaciones'

La Presidencia francesa ha planteado la posibilidad de subir unos 7 g/km más el límite para los fabricantes. Esta reducción de las emisiones, no medibles por los test de la UE, será usada por los fabricantes para sustituir medidas de reducción que sí estarían reflejadas en el ciclo de test de la UE.

En 2012, el límite en la media de las emisiones de CO₂ se situaría en unos 161 g/km (154 g/km más 7 g/km).

En 2015, la media europea estaría todavía en 137 g/km, tan solo una reducción de un 13% sobre los niveles de 2007. Esto implicaría que los fabricantes franceses e italianos no deberán prácticamente hacer nada. La flota de Renault, en 2007, emitía de media 146 g/km, unos 19 g/km más que su objetivo para 2012, según la propuesta de la Comisión Europea. Fiat emitía en 2007 141 g/km, frente a su objetivo de 122 g/km. Al mismo tiempo PSA emitía 141 g/km, 14 g/km más que su objetivo para 2012. Si la industria lograra obtener un descuento de otros 7 g/km con las 'eco-innovaciones' fuera del ciclo de test, estos fabricantes tan solo deberían reducir la media de las emisiones de sus flotas unos 7-12 g/km para 2015, es decir nada más que 0,87-1,5 g/km por año, lo que representa el acutal tasa de disminución anual de las emisiones de CO₂ del sector del coche.

Año	Porcentaje	Emisiones de CO ₂ medias esperadas (g/km)	
2012	60	154 + 7	161
2013	70	150 + 7	157
2014	80	147 + 7	154
2015	100	130 + 7	137

Greenpeace sostiene que las llamadas 'eco-innovaciones' no pueden reemplazar las reducciones de CO₂ certificadas oficialmente y, por lo tanto, ser utilizadas para diluir los objetivos de eficiencia en el uso de combustible de los coches. Sólo las mejoras de las emisiones que puedan ser demostradas en el marco de los procedimientos oficiales de prueba de la UE deben ser contabilizadas en el marco de la legislación.

Discurso de Julia Kingat en el seminario para la representación del West Midlands en Bruselas el 28 de abril de 2008: consultar en www.r744.com/article.view.php?Id=640; También consultar 'The King Review of low-carbon cars (I): the potential for CO₂ reduction', 2007: tinyurl.com/2ousol.

3.- Objetivo a 2020

La Presidencia francesa ha propuesto esperar para establecer un objetivo vinculante para 2020. El límite concreto se situaría en un margen entre 95 y 110 g/km de CO₂.

Pero este objetivo no sería seguro ya que se ha incluido una cláusula por la que, el objetivo para 2020 no deberá implicar costes mayores a los necesarios para cumplir con el objetivo de 130 g/km más 7 g/km hasta 2015". Naturalmente Greenpeace cree que esto es inaceptable ya que el estudio de impacto de la Comisión presentaba estimaciones muy bajas de los costes de cumplimiento y aún así deberían ser corregidos a la baja, como ya ha demostrado el estudio de la Agencia Federal Alemana de Medio Ambiente (UBA) publicado hace poco meses.

Greenpeace pide que se establezca un objetivo vinculante de 80 g/km para 2020, y que se incluya desde ya el reparto de las responsabilidades de cada fabricante en el Anexo I de la legislación.

4.- Descuentos para los 'vehículos de combustibles alternativos'

Los fabricantes de coches desean que los vehículos que pueden usar también otros combustibles además de gasolina y diesel, por ejemplo mezclas de etanol, reciban una asignación más favorable. Pero utilizar otro combustible (como por ejemplo los agrocombustibles) no es una alternativa a ahorrar combustible. Además, Suecia en este momento es el único país de la UE donde tales combustibles pueden ser comprados en estaciones ordinarias. Así que esta laguna legal aliviaría apreciablemente los objetivos de los fabricantes de coches, mientras en práctica la mayoría de los europeos acabarían por usar su 'vehículo de combustibles alternativos' con hidrocarburos fósiles.

Greenpeace cree que las reducciones CO₂ que se podrían eventualmente obtener del uso de diferentes mix de combustibles deben ser reguladas por otras medidas obligatorias para los proveedores de combustible, y no deben usarse para aliviar la responsabilidad de los fabricantes de coches para hacer sus coches más eficientes en el uso de los combustibles.

5.- "Súper créditos" para 'vehículos de emisión de cero' – cómo amañar las cifras

La industria automovilística querría que los coches eléctricos y de hidrógeno contasen más que los coches normales a la hora de calcular las emisiones medias de las flotas. Si se adoptara esta clase de "súper créditos" y la industria vendiera sólo un 1% del total de la flota con estos

'vehículos de emisiones cero', el objetivo para el restante 99% de los coches de la flota sería tan solo de 137 g de CO₂/km en vez de la propuesta de la Comisión Europea de 130 g de CO₂/km.

Greenpeace cree que el hecho que tales coches consiguen una valoración de cero emisiones en el procedimiento actual de test no debe contar con un estímulo para que compensen los coches más emisores de la misma flota. Además, la producción de la electricidad y el hidrógeno puede llevar a emisiones significativas.

7.- Sanciones

La Presidencia francesa propone reducir las sanciones para aquellos fabricantes de coches que no cumplan con su objetivo aunque se sitúen cerca de él. Sin embargo, para el clima, no hay diferencia entre gramos adicionales de CO₂, tienen todos el mismo efecto.

Si se establecen sanciones de 95 euros por gramo y coche que supere los límites, todavía muchos fabricantes encontrarán más barato pagar antes que cambiar su producción para cumplir con sus compromisos, según lo que indica el Estudio de Impacto de la Comisión Europea. Si los fabricantes de automóviles llegan a considerar las multas como parte de sus costes de producción, la legislación habrá fallado su objetivo.

La experiencia en EEUU enseña que los fabricantes de turismos europeos están dispuestos a pagar multas antes de cumplir con los límites establecidos por la Corporate Average Fuel Economy (CAFE). BMW, Daimler y Porsche han reiteradamente quebrantado las reglas de la CAFE en los últimos 22 años. Tan solo para los modelos de 2006, BMW tuvo que pagar 5,1 millones de dólares, Porsche 4,6 millones y Volkswagen 1 millón de dólares.⁴

Greenpeace pide que se suban las sanciones a 150€, para asegurar el cumplimiento de los límites por parte de todos los fabricantes.

Para más información:

Sara Pizzinato, responsable de la campaña de Cambio Climático y Energía de Greenpeace, 91 444 14 00 ó 638 10 17 33, sara.pizzinato@greenpeace.org

4 Just Auto: US: CAFE fines hit European manufacturers, 4 de enero de 2008