Emisiones de CO2 de los automóviles – basta ya de seguir una línea de continuidad

Análisis de Greenpeace sobre la posición del Consejo de Ministros de Medio Ambiente sobre las emisiones de los turismos

25 de noviembre de 2008

Si se llegaran a adoptar todas las trampas legales que propone el Consejo, la primera herramienta de la UE para limitar de forma obligatoria las emisiones de CO2 de los coches no llegaría nunca a su objetivo originario, una media de las emisiones de 130 g/km de CO2.

La Unión Europea ha establecido un objetivo de reducción de la media de las emisiones de los nuevos automóviles a **120 gramos de dióxido de carbono para 2012**. Este objetivo fue confirmado otra vez el año pasado por el Consejo de Ministros.

Después de que quedara evidente que la industria había incumplido el acuerdo que voluntariamente había adoptado de reducir sus emisiones medias a 140 g/km de CO2 para 2008, la Comisión Europea propuso una legislación para acelerar la reducción de las emisiones del sector y el acceso de vehículos más eficientes a las carreteras europeas lo antes posible. La propuesta de la Comisión Europea asume que unos 10 gramos adicionales deberían reducirse vía "medidas complementarias" además de **los 130 g/km de CO2 que deben lograr los productores de coches para 2012** con medidas incluidas en el ciclo de test de la UE. El Parlamento Europeo, en la votación del pasado 25 de septiembre apoyó en gran medida la propuesta de la Comisión y añadió, además, otro objetivo de 95 gramos de CO2 por kilómetro para 2020.

A pesar de eso, el Consejo de Ministros propone modificar las anteriores propuestas del Parlamento y de la Comisión Europea de modo que, de llegar a ponerse en práctica, permitiría a los fabricantes de coches seguir simplemente como ahora sin cambios para la próxima década. Gracias a una combinación de diferentes trampas legales que permitirían aguar y retrasar los objetivos propuestos, la media de 130 gramos de CO2 por kilómetro no se lograría nunca.

Dilución de los objetivos para los fabricantes de coches

El Consejo de Ministros ha propuesto una serie de trampas legales muy peligrosas:

Propuesta	gCO2/km en 2012	gCO2/km en 2015
Derechos para 'Eco-innovaciones': las mal llamadas 'tecnologías innovadoras' podrían contribuir al objetivo de cada fabricante con hasta 7 gramos de CO2 hasta 2014.	7	-
Margen de sanción: los fabricantes pagarían sólo 25 euros por gramo y coches que incumple para los 3 primeros gramos que superan el límite, y hasta 2015 sólo 40 euros entre 4 y 6 gramos.	6	3
Asumir que la masa media de	3	4.5

la flotas no varía respecto a la de 2006: todo cambio en la masa media de las flotas no se reflejaría en los objetivos de cada fabricantes hasta 2015.		
Derechos para flexifuel: las emisiones medidas para los automóviles flexifuel[1], se reducirían un 5%, si se garantiza que el 30% de las gasolineras ofrecen E85.	0.1	0.1
Super-derechos para 'coches de emisiones ultra bajas': los turismos que emiten menos de 50 g de CO2 por km contarían como 3 coches en 2012.	2	1
Exenciones para pequeños productores: los fabricantes que venden entre 10.000 y 300.000 coches al año deberían alcanzar sólo una reducción de las emisiones de un 25% sobre al base de 2006/2007.	0.4	0.4
Media de las emisiones en el marco de los procedimientos de test de la UE	18.5	9

Tabla 1. *Efecto acumulativo de las trampas legales a 2012 y 2016 (sin entrada en vigor paulatina, 'phase-in')*

Si se adoptaran todas las trampas legales, no se llegaría al objetivo de 130 g/km de CO2 ni en 2012 ni más tarde:

- En **2012**, las emisiones de CO2 en le marco de los procedimientos de test la UE, llegarían a **148,5 gramos por kilómetro**.
- En **2015**, las emisiones podrían situarse todavía en **139 gramos por kilómetro** de CO2.

Hasta 2012, las reducción obligatoria de las emisiones anual sería de un 1,3%, nada más que la tendencia actual de la industria. **Para 2015, esta legislación no obtendría nada más que un a reducción de un 2% sobre el escenario de continuidad**.

1995	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**
185.0	182.6	180.2	177.9	175.6	173.3	171.0	168.8	166.6	164.4	162.3

2006	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
160.2	158.1	156.1	154.0	152.0	150.1	148.1	146.2	144.3	142.4

Tabla 2. *Tendencia en la reducción de las emisiones medias en Europa entre 1995-2015*

Retraso en el cumplimiento

Además, el Consejo de Ministros propone un comienzo gradual para la entrada en vigor de la legislación para los fabricantes de coches entre 2012 y 2014.

Un análisis del Instituto para las Políticas Europeas de Medio Ambiente (IEEP) ha demostrado que aunque la mayoría de las flotas de los fabricantes cumpla con la legislación, las emisiones medias seguirían muy altas.

[1] Los coches Flexifuel son vehículos cuya mecánica está adaptada para que puedan moverse con gasolina o con mezclas de hasta un 85% de etanol (E85)

	El 60% de la flota cumple con la legislación – propuesta de la Presidencia Europea	El 80% de la flota cumple con la legislación – propuesta holandesa
Emisiones medias para 2012 sin trampas legales, según el IEEP	154	146
Efecto acumulativo de las trampas legales (asumiendo que todos los fabricantes cumplan)	12.5	12.5
Emisiones medias bajo el procedimiento de test de la UE en 2012	**166.5**	**158.5**

Tabla 3. *Efecto acumulativo de las trampas legales y de la entrada en vigor paulatina en 2012.*

El efecto global de las trampas legales y de un retraso en la entrada en vigor lograría que los fabricantes de coches no deberían hacer nada hasta 2012.

Por estos motivos Greenpeace pide a los políticos que deberán decidir sobre esta legislación que:

- se eliminen todas las trampas legales y que se mantenga en pié el objetivo propuesto por la Comisión Europea de 130 g/km de CO2 para 2012;
- no se retrase más allá de 2012 el primer objetivo para que se acelere la reducción de las emisiones de CO2 de los turismos;
- se establezca un objetivo vinculante para 2020 asegurando así mayores recortes en las emisiones de CO2 del sector;

Para más información: Sara Pizzinato, responsable de la campaña de transporte de Greenpeace en España, 91 444 14 00 ó 638 10 17 33, sara.pizzinato@greenpeace.org