



15 de septiembre de 2008

## Limitar las emisiones de CO<sub>2</sub> de los automóviles Hoja informativa sobre el informe Sacconi

El 25 de septiembre, la Comisión de Medio Ambiente votará sobre la propuesta de legislación para limitar las emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos. Esta breve comunicación presenta una visión global de las enmiendas fundamentales que Amigos de la Tierra, Ecologistas en Acción, Greenpeace, Jóvenes Verdes, T&E y WWF/Adena creemos que se deban rechazar o apoyar para mejorar la ambición y la efectividad de esta legislación.

### **OBJETIVOS AMBICIOSOS A CORTO, MEDIO Y LARGO PLAZO**

**Las enmiendas 58 (Holm), 59 (Harms), 62 (Corbey) y 68 (Jorgensen) establecen unos objetivos de 120g/km para 2012 y de 80 g/km para 2020.** Con esta combinación de objetivos, el ahorro de emisiones de CO<sub>2</sub> que generaría esta legislación sería tres veces mayor que la propuesta de la Comisión. En este escenario, se ahorrarían 130 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> eq. en 2020, en lugar de los 43 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> eq. que ahorraría la propuesta de la Comisión.<sup>1</sup>

**Las enmiendas 55 (Westlund), 61 (Wijkman) y 71 (Ries) establecen objetivos de 120g/km para 2012 y de 90 g/km para 2020.** Con esta combinación de objetivos, se ahorrarían 111 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> eq. para 2020, en lugar de los 43 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> eq. que ahorraría la propuesta de la Comisión.

**Las enmiendas 3 (Sacconi) y 253 (Liese) establecen un objetivo de 95 g/km para 2020.** Incluir un objetivo de 95 g/km para 2020 significaría duplicar el ahorro de emisiones de CO<sub>2</sub> con respecto a la propuesta de la Comisión: 93 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> eq. para 2020.

**Las enmiendas 63 (Sornosa), 67 (Weisgerber et al), 69 (Krahmer), 70 (Ulmer) y 212 (Callanan) retrasan a 2014 ó 2015 la decisión sobre un objetivo para 2020.** 2014 sería demasiado tarde para acordar un objetivo ambicioso para el cual los fabricantes de automóviles tienen que empezar a prepararse desde ya. Se debería por lo tanto establecer un objetivo específico para 2020 desde el primer momento.



**Le pedimos que apoye las enmiendas 58, 59, 62 y 68** que plantean los objetivos más ambiciosos de reducción de las emisiones. Si estas no prosperaran, apoyen las enmiendas **55, 61 y 71**, y luego las enmiendas **3 y 253**. **Le pedimos que rechace las enmiendas 63, 67, 69, 70 y 212.**

### **NO MÁS RETRASOS**

**Las enmiendas 65 (Chatzimarkakis), 66, 115 y 151 (Davies), 110 y 157 (Lauk), 54 (Ulmer), 60 (Grootte), 111 y 153 (Sonik), 112 (Weisgerber et al), 117 (Ayuso), 118 (Lienemann), plantean retrasar tres años más la introducción del objetivo a corto plazo hasta 2015.**

Una introducción gradual del objetivo (*phase-in*) no es más que un retraso a todos los efectos. Independientemente de la cuota de la flota que tenga que cumplir, los fabricantes de coches deberán empezar a realizar cambios en su producción antes de la fecha del objetivo.

El Institute for European Environmental Policy, IEEP, ha demostrado que si el 60% de la flota de cada fabricante cumpliera con el objetivo de 130g/km para 2012, esto significaría tan sólo una

<sup>1</sup> Transport & Mobility Leuven (2008), CO<sub>2</sub> targets, informe borrador preparado para Greenpeace

reducción del 2% sobre la media actual de las emisiones de la flota de la UE. Si cumpliera el 95% de cada flota, significaría una reducción de un 13% en lugar del 17% necesario para cumplir con los 130 g/km propuestos por la Comisión. Por lo tanto, tan sólo permitir que cumpla un 95% en lugar que el 100% (dejando así sólo un 5% de los nuevos coches fuera del cumplimiento) reduciría una cuarta parte de la efectividad de la presente medida legislativa.

⇒ **Le pedimos que rechace las enmiendas 54, 60, 65, 66, 110, 111, 112, 115, 117, 118, 151, 153 y 157** que quieren retrasar el objetivo a corto plazo de la UE.

### **REDUCCIONES DE CO<sub>2</sub> MEDIDAS DE FORMA ACURADA SOBRE UNA BASE CAR-BY-CAR**

**Las enmiendas 73 (Ries), 210 (Fjellner), 211 (Harms), 216 (Wijkman) y 219 (Jorgensen) piden a la Comisión que adapte los procedimientos para las mediciones de las emisiones de CO<sub>2</sub>.** Los procedimientos actuales en los test de la UE subestiman los niveles de las emisiones de CO<sub>2</sub>. Para que se reflejen mejor los niveles reales de las emisiones de CO<sub>2</sub> de cada coche, y por lo tanto de las reducciones sobre esos niveles, se deben adaptar estos procedimientos de medición.

**Las enmiendas 86 (Lienemann/Grossetete), 87 (Callanan/Ayuso), 88 (Chatzimarkakis), 93 y 202 (Weisgerber et al), 103 y 149 (Fjellner), 150 (Ulmer), 203 (Florenz/ Ulmer), 204 (Krahmer/Davies), 231 (Callanan/Ayuso/Grossetete), 232 (Ulmer), 233 (Lienemann), 265 (Weisgerber/Florenz/Ulmer) acreditan medidas que no aseguran beneficios para las emisiones y para aquellos impactos que no se pueden cuantificar en el sistema de test de la UE.**

Mrs Weisgerber y otros proponen un procedimiento aparte, en paralelo al establecido en el sistema de test de la UE, para que medidas cuyo impacto no se puede computar en el actual sistema de test de la UE puedan sumarse al esfuerzo de los fabricantes de coches. Se incluyen en esta lista "lámparas LED, techos solares, indicadores de consumo o instalaciones de control de velocidad" (Justificación, enmienda 202). En el marco de este procedimiento, los fabricantes de coches podrían "compensar el potencial de reducción de emisiones gracias a las emisiones específicas de CO<sub>2</sub>" (enmienda 265).

No se puede aceptar ninguna compensación de los "potenciales de reducción" en lugar de las reducciones medidas. Los límites de la UE sólo se deben referir a la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> medidas sobre una base *model-by-model*.

⇒ **Le rogamos que apoye las enmiendas 73 (Ries), 210 (Fjellner), 211 (Harms), 216 (Wijkman) y 219 (Jorgensen)** sobre la adaptación de los procedimientos de los test para que reflejen de forma más acurada las emisiones reales de CO<sub>2</sub>. **Le pedimos que rechace las enmiendas 86, 87, 88, 93, 103, 149, 150, 202, 203, 204, 231, 232, 233, 265** sobre las llamadas "eco-innovaciones", que minarían los procedimientos de test de la UE "ajustando" los niveles oficiales de las emisiones medidas.

### **SANCIONES PARA ASEGURAR EL CUMPLIMIENTO**

**Las enmiendas 170 (Holm) y 172 (Harms) establecen sanciones de 150 euros.** Para asegurar el cumplimiento por parte de los fabricantes del objetivo a corto plazo, es necesario un nivel de sanciones de 150 euros por coche y gramo que supere el objetivo. El Estudio de Impacto de la Comisión establece que: " ... *achieving a deterrent effect across the board would require basing premium levels on the upper range of the marginal abatement costs (150 €/gram) for certain manufacturers.*"<sup>2</sup>

**La enmienda 167 (Groote) establece que el nivel de las sanciones se ponga en 95 euros desde 2012.** La Comisión estima que el coste máximo de cumplimiento para la "mayoría de los fabricantes" es 95 EUR. Una sanción de 95 euros por cada coche y gramo por encima del objetivo sería suficiente para que la mayoría de los fabricantes cumplan con sus objetivos a corto plazo.

**Las enmiendas 158 (Lienemann/Grossetete), 159 (Lienemann), 160 (Ferreira), 161 (Guidoni/Musacchio), 162 (Sartori et al), 163 (Csibi et al) así como las 165 (Ulmer),**

<sup>2</sup> Impact Assessment SEC(2007) 1723 – Documento que acompaña la propuesta de la Comisión para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos

**168 (Florenz), 169 (Weisgerber et al), 171 (Chatzimarkakis), 173 (Olajos), 174 (Sartori et al), 175 (Ayuso), 176 (Gierek) y 177 (Lauk) rebajan las sanciones.**

Si se reducen las sanciones por debajo de 95 euros, para determinados fabricantes de coches saldrá más barato pagarlas antes que cumplir con los requerimientos de la legislación. Si los fabricantes perciben que el coste de las sanciones como una parte de sus costes comerciales, no será posible cumplir con el objetivo de la legislación.

La experiencia acumulada en los EEUU enseña que los fabricantes europeos de coches prefieren pagar sanciones en lugar de cumplir con los límites de la *corporate average fuel economy* (CAFE). BMW, Daimler y Porsche han quebrantado regularmente los límites de la CAFE en los últimos 22 años. Para los modelos del año 2006, BMW tuvo que pagar 5.1 millones de dólares, Porsche 4.6 millones y Volkswagen 1 millón de dólares.<sup>3</sup>



**Le pedimos que apoye las enmiendas 170 y 172** que establecen sanciones a niveles efectivos. Si estas no tuvieran éxito, apoye la enmienda **167**. **Le pedimos que rechace las enmiendas 158, 159, 160, 161, 162, 163, 165, 168, 169, 171, 173, 174, 175, 176 y 177** que quieren rebajar las sanciones propuestas.

---

<sup>3</sup> Just Auto: US: CAFE fines hit European manufacturers, 4 de enero de 2008