

AFIRMACIONES Y REALIDADES: Cómo el lobby automovilístico europeo ha demostrado que se equivocaba

INTRODUCCIÓN

Cuando los responsables políticos debatieron entre 2006 y 2008 la primera normativa comunitaria de la historia sobre emisiones de CO₂ de los coches, todas las compañías automovilísticas y su grupo de presión, la ACEA (la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles) ejercieron una fuerte presión para evitar que las normativas recomendadas por la Comisión Europea se convirtieran en vinculantes.

La industria automovilística afirmó que sería técnicamente imposible alcanzar los objetivos de reducción de emisiones de dióxido de carbono de los turismos hasta 120 gramos de CO₂ por kilómetro (g CO₂/km) para 2012. Sostenían también que los cambios necesarios resultarían demasiado costosos y que no habría suficiente demanda de vehículos eficientes por parte de los consumidores. Llegaron a afirmar que la entrada en vigor de dicha normativa llevaría al colapso de toda la industria y, en paralelo a estas argumentaciones, las empresas automovilísticas europeas y su grupo de presión, la ACEA, afirmaban estar realmente preocupadas por el medio ambiente.

Como resultado directo de la presión de la industria automovilística, los responsables políticos europeos suavizaron el objetivo propuesto a 130 g CO₂/km y demoraron también tres años su entrada en vigor, de 2012 a 2015.

Este documento estudia los argumentos que esgrimía la industria cuando se pusieron en marcha por primera vez unos estándares de eficiencia energética obligatorios y los compara con la realidad de lo ocurrido desde entonces. Es evidente que muchas de estas afirmaciones de la industria estaban exageradas y la realidad ha dejado claro cómo se equivocaba.

En 2012 y durante los próximos dos años, los políticos comunitarios decidirán cómo conseguir un objetivo a más largo plazo de 95 g CO₂/km para 2020 y cómo fijar un nuevo objetivo para 2025. En el periodo previo a la adopción de una nueva normativa es crucial

aprender de la experiencia y no dejarse llevar por afirmaciones falsas y sin base científica alimentadas por la industria automovilística, cuya finalidad es rebajar una vez más los objetivos de emisiones necesarios para combatir el cambio climático.

GREENPEACE

Mayo 2012

www.greenpeace.es

AFIRMACIONES DE LA INDUSTRIA AUTOMOVILÍSTICA

AFIRMACIÓN 1: «NO PODEMOS CUMPLIRLO»

«UN OBJETIVO POR VEHÍCULO DE 130 GRAMOS DE CO₂ POR KILÓMETRO ANTES DE 2012, COMO PROPONE LA COMISIÓN, NO ES FACTIBLE». ACEA, 2007¹

A principios de 2007, Volkswagen, junto con otros fabricantes alemanes de turismos, envió una carta a los comisarios europeos pidiéndoles que reconsideraran la propuesta de imponer estándares obligatorios de emisiones inferiores a 120 g CO₂/km para los nuevos coches vendidos en Europa en 2012. Las compañías afirmaban que este objetivo era “técnicamente imposible”.² A la vez, el grupo de presión de los fabricantes europeos, la ACEA, atacaba las propuestas calificando el objetivo de “arbitrario y demasiado severo”.³

Sus argumentos convencieron a la Comisión, que decidió aligerar el objetivo propuesto para 2012 de un máximo de 120 gramos a otro más suave e indulgente de 130 g CO₂/km a aplicar a la media de emisiones de la nueva flota vendida en la Unión Europea. Pero incluso este objetivo era demasiado para la ACEA, que afirmaba que alcanzar los 130 g CO₂/km para 2012 “no era factible”. A raíz de las consiguientes negociaciones con los gobiernos comunitarios, con el Parlamento Europeo y como resultado de una, aún mayor, influencia de los grupos de presión de la industria, se consiguió demorar la plena aplicación de los estándares otros tres años, hasta 2015.

Y LA REALIDAD

“LA INDUSTRIA EN SU CONJUNTO REDUJO UN 3,7% LA MEDIA DE EMISIONES DE CO₂ DURANTE EL AÑO PASADO [2010] CONTINUANDO CON UNA TENDENCIA DE REDUCCIONES MUCHO MÁS RÁPIDAS DESDE LA ADOPCIÓN DE LOS OBJETIVOS DE CO₂ EUROPEOS DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO PARA AUTOMÓVILES”. TRANSPORT & ENVIRONMENT, 2011⁴

E incluso desde que fueron adoptados los objetivos se han realizado grandes mejoras, pese a las afirmaciones de los fabricantes de automóviles.

La eficiencia de la flota automovilística europea mejoró un 5,1% durante 2009 y un 3,7% en 2010, lo que significa que durante 2010 la industria en su conjunto logró un nivel medio de emisiones de CO₂ de 140 g CO₂/km en los coches que vendió en Europa. En España, el resultado es algo mejor, ya que las emisiones medias de los nuevos

coches vendidos en 2010 ya estaban en 138 g CO₂/km y, según los datos de Faconauto*, en 2011, habrían alcanzado los 135 g CO₂/km. Es más, según la misma Faconauto, los coches vendidos en febrero de 2012 en los concesionarios españoles ya tenían emisiones medias de 130 g CO₂/km.

Los fabricantes de automóviles europeos solo deben reducir un 7% la media de emisiones de sus flotas de vehículos para llegar a la cifra de 130 g CO₂/km (que es su objetivo para 2015) y un 14% para alcanzar los 120 g CO₂/km.⁵

Varios fabricantes de turismos están en vías de alcanzar en 2012 sus objetivos de 2015, año en que la ACEA afirmaba “no ser factible”. Toyota, por ejemplo, había alcanzado prácticamente este objetivo en 2010, cinco años antes. PSA y Fiat también están muy cerca, a solo un 3% y un 5% de reducciones respectivamente.⁶ El año pasado, en respuesta a las cifras que mostraban que los fabricantes de automóviles estaban realizando rápidas mejoras en sus flotas, la Sociedad de Fabricantes y Comerciantes de automóviles, el grupo de presión de la industria británica, admitió que sus miembros habían sobreestimado la dificultad de reducir sus emisiones, que no habían sabido anticipar la rapidez con la que la industria respondería al paso de unos objetivos voluntarios a otros de obligado cumplimiento. Según afirmaba un portavoz, “tener impuestos esos límites nos animó a hacer todo lo posible para acelerar el progreso”.⁷

Varios fabricantes de automóviles han ido aún más lejos y han establecido de forma unilateral sus propios objetivos con el fin de superar la normativa legal. Renault anunció que para 2016 quiere alcanzar una media de emisiones de su flota por debajo de los 100 g CO₂/km para sus vehículos europeos, un plan mucho más ambicioso que su objetivo oficial de 127 g CO₂/km para 2015.⁸

Daimler, uno de los fabricantes de automóviles de lujo alemanes, tiene un objetivo legal de 138 g para 2015, aunque recientemente se comprometió a reducir las emisiones de su flota a una cifra inferior a 140 g CO₂/km para 2012 y a 125 g CO₂/km para 2016.⁹ Sin embargo, en los cables filtrados por Wikileaks se constata que en 2008, cuando entraba en vigor la legislación, Daimler estaba ejerciendo una gran presión para diluir las propuestas de la Comisión, a pesar de que, incluso entonces, esperaban que su flota alcanzara una media de emisiones de CO₂ de 136 g CO₂/km para 2012.¹⁰

Nunca sabremos qué habría pasado si la Unión Europea hubiera seguido con la idea de lograr una media de 120 g CO₂/km para nuevos vehículos para 2012. Aunque lo que está claro es que la normativa legal para 2015 es demasiado fácil para muchos fabricantes de diferentes segmentos del mercado, a pesar de sus anteriores afirmaciones sobre la imposibilidad de alcanzar objetivos más ambiciosos.

* Faconauto, nota de prensa del 15 de marzo de 2012, ‘Las emisiones medias de los coches nuevos alcanzan los niveles exigidos por la UE para 2015’.

AFIRMACIÓN 2: “LA INDUSTRIA SE COLAPSARÁ”

“LA NORMATIVA COMUNITARIA ACABARÁ «AHOgando» A LA INDUSTRIA AUTOMOVILÍSTICA EUROPEA, PARA LOGRAR A LA VEZ UN BENEFICIO MÍNIMO PARA EL MEDIO AMBIENTE”. AUDI (WIKILEAKS), 2008¹¹

En los cables filtrados de Wikileaks se observa que en 2008 los responsables de Audi argumentaban que la legislación europea acabaría destruyendo la industria automovilística europea sin llegar a contribuir a la lucha contra el cambio climático. El funcionario estadounidense que informaba de dichos comentarios a Washington señaló que esta afirmación era “un argumento cuestionable”, pero está claro que Audi utilizaba este tipo de lenguaje para asustar a los responsables políticos europeos y conseguir que la normativa perdiera fuerza.

A principios de 2007, Sergio Marchionne, como presidente de la ACEA, envió una carta al presidente de la Comisión, Barroso, en la que afirmaba: “Debo hacer hincapié en la gravedad de las implicaciones de esta política [120 g CO₂/km para 2012] para la competitividad de la industria automovilística europea y para el empleo”.¹² Días más tarde, Volkswagen y otros fabricantes alemanes (BMW, Ford-Germany, Opel y DaimlerChrysler) enviaron una carta separada a Barroso advirtiendo que la legislación daría lugar a una importante desestabilización industrial y que supondría “una enorme intervención política a costa de la industria europea del automóvil y en especial de la alemana”, y que “la consecuencia directa sería la migración de un gran número de puestos de trabajo desde las plantas de producción europeas de los fabricantes de automóviles y de la industria que provee los componentes”.¹³

Más adelante, una vez que la Comisión debilitó el objetivo de reducción a 130 g CO₂/km, la ACEA señaló que incluso ese objetivo, “en caso de implantarse, reducirá efectivamente la capacidad competitiva del sector automovilístico europeo, poniendo en situación de riesgo a la industria de fabricación de automóviles en la Unión Europea”.¹⁴

Y LA REALIDAD

“LA NORMATIVA HA PROVOCADO EL MAYOR ESTÍMULO EN MATERIA DE INNOVACIÓN [INNOVATIONSWELLE] EN LA INDUSTRIA AUTOMOVILÍSTICA EUROPEA DESDE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL”. PROFESOR DUDENHÖFFER, EXPERTO ALEMÁN EN INDUSTRIA AUTOMOVILÍSTICA, 2011¹⁵

Evidentemente la industria automovilística no se ha colapsado. Si bien es cierto que la recesión económica de 2008–2009 redujo la demanda de nuevos turismos (junto con otros factores como los cambios demográficos de la población)¹⁶, las normas comunitarias en materia de CO₂ han estimulado, de hecho, la innovación y han aumentado la competitividad de la industria europea.

El Profesor Dudenhöffer, experto alemán en industria automovilística, afirma que “la experiencia con la regulación de las emisiones de CO₂ de los automóviles muestra que los estándares de consumo de combustible pueden mejorar de manera importante la capacidad de innovación del sector”.¹⁷

La Comisión Europea, en un documento de 2010 sobre la industria europea, señalaba que si el sector automovilístico no adopta el cambio a vehículos más eficientes en el consumo de combustible, seguirá sin estar preparado estructuralmente para el futuro. En dicho informe se llega a afirmar que “la demanda se orienta cada vez más hacia vehículos que consuman menos y hacia modelos de propulsión alternativa [...]. Habrá que atajar la cuestión de la reestructuración en favor de vehículos más eficientes en el uso de combustible y modelos de propulsión alternativa”.¹⁸

Parte de la industria, inclusive en Estados Unidos, reconoce que el cambio hacia una normativa más estricta en materia de ahorro de combustible supone en realidad una gran oportunidad para crear empleo, impulsar la innovación y fomentar las industrias de alta tecnología encargadas de suministrar componentes adicionales. Como explica el presidente y director general de Cummins, el fabricante estadounidense de motores diésel, “unas regulaciones más estrictas son algo inevitable. En los años 90 pensábamos que eran una carga, pero ahora las consideramos como una ventaja. Si tenemos esta ventaja, bien sea en ahorro de combustible o en emisiones, o ambas, ganaremos cuota de mercado, seremos capaces de acceder a nuevos mercados, con lo que aseguramos el empleo y hacemos crecer el negocio”.¹⁹ El antiguo vicepresidente de General Motors, Bob Lutz, sostiene que parte de las razones de la caída de GM en el mercado estadounidense fue la pésima normativa estadounidense en materia de eficiencia en el uso de combustible.²⁰

Lo cierto es que la normativa sobre CO₂ no ha llevado al colapso de la industria, y lo que está claro es que la mejora continua de la eficiencia de los vehículos hacia un futuro de bajas emisiones de carbono es crítica tanto para la continuación del mercado automovilístico, como para la lucha contra el cambio climático.

AFIRMACIÓN 3: “NECESITAMOS MÁS TIEMPO”

“LA MODIFICACIÓN DE LOS MOTORES ES UNA OPERACIÓN ENORMEMENTE COMPLICADA Y COSTOSA. PARA DESARROLLAR VEHÍCULOS Y MOTORES SE NECESITA UNA GRAN PREPARACIÓN, DE HASTA CINCO AÑOS COMO MÍNIMO. LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS SUELEN NECESITAR INCLUSO MÁS TIEMPO PARA DESARROLLAR [SIC] SU POTENCIAL DE MERCADO”. ACEA, 2007²¹

El sector del automóvil consiguió, con éxito, presionar a la Comisión Europea para que aligerara el objetivo propuesto de reducción de emisiones a un promedio de 130 g CO₂/km, en lugar de 120 g CO₂/km, a aplicar al conjunto de los coches nuevos vendidos en Europa por todos los fabricantes. Después presionaron a la misma UE para que, incluso, pospusiera la entrada en vigor del nuevo objetivo de 2012 a 2015.

Para justificar la demora pedida en la entrada en vigor de la normativa, los fabricantes de automóviles afirmaron que la industria necesitaba más tiempo para desarrollar y producir nuevos modelos. Argumentaron que la mayoría de los vehículos que estarían a la venta en 2012 ya habían sido diseñados y se encontraban en la línea de producción, por lo que los costes y los ciclos de producción hacían imposible introducir los cambios requeridos en los modelos para satisfacer a tiempo las exigencias de la normativa.

Y LA REALIDAD

“TODO APUNTA A QUE LOS FABRICANTES DE AUTOMÓVILES EN EUROPA CUMPLIRÁN CON CRECES LAS EXIGENCIAS DE LA NORMATIVA EN MATERIA DE EMISIONES DE CO₂ Y, POR LO TANTO, QUE ES PROBABLE QUE ALCANCEN EL OBJETIVO DE 130 G CO₂/KM PARA 2015 CON VARIOS AÑOS DE ADELANTO”. TRANSPORT & ENVIRONMENT, 2011²²

En realidad, los fabricantes no necesitaron tanto tiempo como pedían para mejorar el promedio de emisiones de sus flotas.

Sus argumentos relativos a los plazos de producción podrían haber tenido más sentido si los estándares de CO₂ de la Unión Europea se aplicaran a cada vehículo vendido, pero no es el caso: son las flotas de vehículos y no cada uno de los automóviles las que deben permanecer por debajo del nivel medio de emisiones de CO₂ establecido en la legislación. Así, los fabricantes de coches han podido seguir con la venta de muchos modelos diferentes, tan solo han modulado las ventas de cada uno de ellos de tal forma que consiguieron reducir las emisiones medias de la flota en su conjunto.

Como se señala anteriormente, desde la introducción de la normativa, los fabricantes han hecho progresos muy rápidos con el fin de reducir las emisiones de CO₂ de sus flotas, y lo han hecho con una combinación de mejora tecnológica y aumento de las ventas de vehículos pequeños menos contaminantes. Algunos fabricantes, como Toyota, han suspendido las ventas de modelos de altas emisiones de CO₂, lo que les ha ayudado a cumplir sus objetivos, mientras que otros han impulsado las ventas de sus vehículos de bajas emisiones de CO₂.

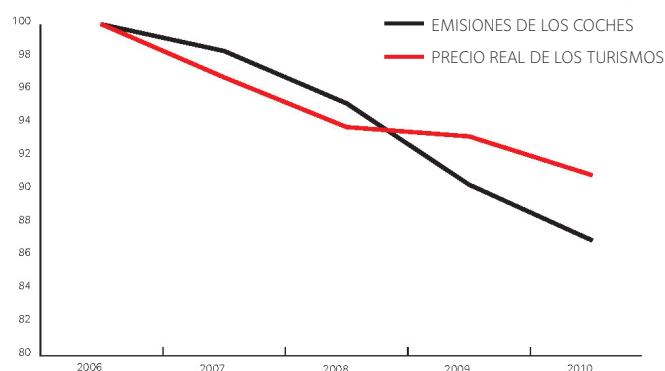
Además, los fabricantes de automóviles han aplicado “renovaciones” regulares a sus modelos de gama media para insertar tecnologías de ahorro de combustible: no han tenido que esperar hasta el final del ciclo de producción para mejorar la eficiencia de sus vehículos. Volkswagen lanzó versiones de sus modelos Golf, Polo y Passat que consumen menos durante estas “renovaciones”, sin tener que esperar hasta nuevas remodelaciones completas de los modelos. Por ejemplo, en 2011 Volkswagen introdujo un Passat ligeramente modernizado que ha mejorado notablemente su eficiencia.²³

AFIRMACIÓN 4: "SERÁ DEMASIADO COSTOSO"

"SIN DUDA ALGUNA EL COSTE QUE SUPONDRÁ LLEGAR A LOS 120 G CO₂/KM MODIFICANDO SOLO LA TECNOLOGÍA DEL VEHÍCULO ES PROHIBITIVO Y NADA RENTABLE". ACEA, 2007²⁴

Los fabricantes de automóviles argumentaron que la introducción de estándares en materia de CO₂ con el fin de cumplir con la legislación sería prohibitivamente costosa. También afirmaron que la introducción de mejoras costosas forzaría a los fabricantes a aumentar los precios, lo que impediría la compra de un automóvil a las personas con menos recursos. En diciembre de 2007, la ACEA argumentó que "una estrategia que se centra excesivamente en la tecnología del vehículo, con un objetivo de 130 gramos de CO₂/km antes de 2012 como propone la Comisión, dará lugar a un aumento medio del precio por vehículo de hasta 3.000 euros. (...) Los coches podrían llegar a estar fuera del alcance de muchos consumidores".²⁵

FIGURA 1: TENDENCIAS EN EMISIONES DE CO₂ DE NUEVOS VEHÍCULOS Y PRECIOS REALES DE TURISMOS EN EUROPA DE 2006 A 2010



SE TOMA EL AÑO 2006 COMO VALOR 100% EN EL EJE HORIZONTAL²⁶

* Precios ajustados por inflación

Y LA REALIDAD

"DURANTE LA ÚLTIMA DÉCADA LOS REQUISITOS EN MATERIA DE LEGISLACIÓN, DE LOS QUE LAS REDUCCIONES DE CO₂ SON UN EJEMPLO, NO HAN FRENADO LA TENDENCIA DE LOS VEHÍCULOS A ABARATARSE Y HACERSE MÁS ASEQUIBLES; MENORES EMISIONES DE CO₂ (Y OTRAS) Y UNOS PRECIOS MÁS BAJOS HAN IDO DE LA MANO". TRANSPORT & ENVIRONMENT, 2011²⁷

En el gráfico posterior, basado en datos oficiales de la UE, se pone de manifiesto que el precio de los turismos no ha aumentado debido a la normativa en materia de CO₂. De hecho, al reducirse las emisiones de CO₂ también lo han hecho los precios. Las cifras de Transport & Environment demuestran que los precios de los coches cayeron aún más una vez que comenzaron a tener impacto las medidas de la normativa en materia de emisiones de CO₂. Durante el periodo entre 2007 y 2010, la caída media de los precios fue de un 2,5%, comparado con el 0,6% del periodo anterior (2002–2006).²⁸

En relación con los estándares de CO₂, el Profesor Dudenhöffer observa que "la adaptación y el uso de nuevas tecnologías fueron mucho más rápidos y resultaron menos costosos de lo que muchos esperaban".²⁹ Dudenhöffer señala el ejemplo de la tecnología Start-Stop, que apaga el motor cuando se para el vehículo, lo que ahorra entre un 5% y un 13% en emisiones de CO₂. El aumento de precio que conlleva la instalación de este sistema oscila entre 250 y 300 euros, un precio que bajará paulatinamente como consecuencia de la mayor demanda a poco más de 100 euros en 2015, según el Profesor Dudenhöffer. Seguramente el sistema se ofrezca de serie en todos los modelos de los segmentos compacto y de mayor tamaño a partir de 2012.³⁰

AFIRMACIÓN 5: “NUESTROS CLIENTES SIMPLEMENTE NO QUIEREN AUTOMÓVILES CON BAJO NIVEL DE EMISIONES”

“EL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO RECONOCE QUE ÚLTIMAMENTE SE HA RALENTIZADO LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO₂ DEBIDO PRINCIPALMENTE A LA FUERTE DEMANDA DE VEHÍCULOS MÁS GRANDES Y MÁS SEGUROS Y A LA DECEPCIONANTE ACEPTACIÓN POR PARTE DE LOS CONSUMIDORES DE AUTOMÓVILES ALTAMENTE EFICIENTES EN EL USO DE COMBUSTIBLE, INTRODUCIDOS EN EL MERCADO EN LÍNEA CON EL COMPROMISO DE REDUCCIÓN DE EMISIONES DE CO₂”. ACEA, 2006³¹

Los fabricantes de automóviles argumentaron la inexistencia de un mercado para coches con bajas emisiones de CO₂, por lo que, afirmaban, ¿cómo pueden pedirnos que produzcamos algo que no se venderá?

Pero son los fabricantes los que dan forma a la demanda a través de sus estrategias de marketing y el control de los precios. Mientras que muchas compañías anuncian ahora sus modelos de bajas emisiones, el mayor porcentaje de sus gastos de marketing se dedica aún a modelos grandes más de mayores emisiones, lo que crea e impulsa la demanda de coches más potentes y contaminantes.

Cuando los fabricantes anuncian modelos más ecológicos, a menudo no queda claro que se espera que los consumidores paguen una cantidad añadida por las tecnologías de ahorro de combustible. Por ello muchos optan por un modelo más contaminante. Añadir innecesariamente un extra de 1.000 a 1.500 euros en modelos “ecológicos”, como hace Volkswagen, desanima sin duda a muchos posibles clientes.

Y LA REALIDAD

“LA DEMANDA DE VEHÍCULOS QUE EMITEN MENOS DE 120 G CO₂/KM AUMENTÓ UN 20%, HASTA UN TOTAL DE 3,9 MILLONES DE AUTOMÓVILES, LO QUE SUPONE UN 29% DE LA DEMANDA TOTAL DE NUEVOS VEHÍCULOS”. ACEA, 2010³²

Como admitió la propia ACEA en su informe económico de 2010, con el tiempo ha quedado claro que los clientes quieren modelos de bajo nivel de emisiones, especialmente en un momento en el que los precios del combustible han subido considerablemente.

El consumo de combustible es un factor que cobra cada vez más peso para los gestores de flotas, que representan casi la mitad de todo el mercado de la Unión Europea, y más del 60% del mercado de automóviles de gama media, media-superior y de gama alta.³³ El mercado de flotas pone un mayor énfasis en el coste total de propiedad por encima del precio de compra, por lo que el consumo integral de combustible es un factor clave, a pesar de que en muchos países la fiscalidad aplicada a los automóviles favorezca aún vehículos de elevado nivel de emisiones.

También los gobiernos han influido tanto en la demanda de compradores privados como de flotas fijando tanto impuestos como reglas normativas para el etiquetado de los coches en función de las emisiones de CO₂. Durante los dos últimos años han cobrado importancia tres ejemplos. El sistema fiscal británico ha tenido un impacto tangible en la reducción de emisiones de CO₂ del conjunto del sector automovilístico.³⁴ El sistema ‘bonus-malus’ francés (un sistema de sobrecargo sobre las tecnologías más ineficientes y una devolución fiscal para los modelos eficientes) significó una disminución de un 12% de las emisiones de CO₂ para nuevos coches en dos años, de 149 g CO₂/km en 2007 a 131 g CO₂/km en 2010.³⁵ Sin embargo, es probable que el nuevo sistema de etiquetado alemán, en vigor desde el 1 de diciembre de 2011, contribuya poco o nada a la reducción de emisiones de CO₂.³⁶

Como se mencionó anteriormente, la Comisión Europea y muchos sectores de la industria reconocen la tendencia hacia una mayor eficiencia en el uso de combustible, una tendencia que se espera que persista, sobre todo teniendo en cuenta que los precios del petróleo seguirán altos y fuertemente volátiles.

AFIRMACIÓN 6: “PERO SI NOS PREOCUPA MUCHO EL MEDIO AMBIENTE”

“EL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO EUROPEO, UNA DE LAS INDUSTRIAS MÁS INNOVADORAS Y VALIOSAS DE LA UNIÓN EUROPEA, ESTÁ PLENAMENTE COMPROMETIDO CON LA REDUCCIÓN DE EMISIONES DE CO₂ PROVENIENTES DE LOS AUTOMÓVILES Y APOYA EL OBJETIVO COMUNITARIO DE ALCANZAR UN NIVEL DE 120 GRAMOS DE CO₂ POR KILÓMETRO”. ACEA, 2007³⁷

Tanto las compañías a título individual como los grupos de presión de la industria emiten comunicados públicos con regularidad afirmando que los temas medioambientales son importantes para ellos.

PERO LA REALIDAD ES...

Los fabricantes de automóviles son muy hábiles a la hora de anunciar sus credenciales ecológicas, pero en la realidad siguen dando largas al asunto en lugar de asegurarse de que usen de verdad las mejores prácticas medioambientales. Pese a que los fabricantes defiendan un pleno compromiso por su parte con la reducción de emisiones, el sector automovilístico europeo, y en especial el alemán, obtienen aún la mayoría de sus beneficios de automóviles potentes de gama alta que emiten, incluso después de las mejoras, más CO₂ que los coches más pequeños. Su modelo comercial gira aún en torno a las prestaciones, en especial a la potencia del motor, en lugar del ahorro de combustible o el uso de combustibles o tracciones alternativos. Por ejemplo, el primer híbrido de Volkswagen, el modelo Touareg SUV, emite aún 193g CO₂/km. Eso a pesar de que la compañía asegure en su Informe de Sostenibilidad que este modelo está destinado “a ser el más ecológico del mundo”.³⁸

Los fabricantes están todavía lanzando al mercado nuevos modelos y sus variantes de altas emisiones de CO₂, incluyendo los 4x4. Todos los fabricantes anticipan, y crean, demanda para esos modelos. Como cabía esperar, se ha producido un aumento continuado de las cuotas de mercado de los todoterreno. Desde 2000, este segmento ha registrado un crecimiento del 15% anual en Alemania, donde representa más del 10% del mercado de nuevos automóviles.³⁹ Incluso en España, mercado tradicionalmente más orientado hacia modelos más pequeños y de menores prestaciones que el alemán, los todoterrenos mantenían su cuota de un 11% de las matriculaciones en 2010.⁴⁰

Por consiguiente, los fabricantes han tratado de presionar a los mercados no europeos con el fin de preservar acceso ilimitado para este tipo de vehículos, y han utilizado su poder de presión para influir en la legislación de otros países. Cuando se negoció el Acuerdo de

Libre Comercio entre la UE y Corea, los fabricantes convencieron a la UE para que exigiera cambios en el proyecto de legislación coreana que perseguía introducir estándares en materia de CO₂ de manera que se rebajasen los requerimientos para los coches más pesados, aunque la normativa propuesta por Corea ya era más indulgente que la comunitaria.⁴¹

Pero con la normativa vigente, la situación está empezando a cambiar. BMW ha empezado a modificar su marca para adaptarse al conductor acomodado y “responsable”, y para atraer a clientes de flotas que busquen prestaciones y bajos costes de funcionamiento al mismo tiempo. Otras marcas de lujo han asumido el reto y han empezado a competir por el consumo más bajo en sus modelos.⁴²

Sin embargo, queda mucho por hacer si queremos reducir las emisiones de CO₂, algo tan necesario y urgente en el sector del transporte. La industria automovilística no podrá manifestar con credibilidad su “compromiso” con la lucha contra el cambio climático si sigue presionando para debilitar y retrasar la entrada en vigor de la legislación en materia de emisiones de CO₂.

CONCLUSIÓN

Los fabricantes de automóviles europeos no han dejado de mostrar su recelo a asumir compromisos concretos para reducir las emisiones de CO₂ de sus modelos. Durante años la industria resistió el empuje de normativas de obligado cumplimiento, presionando con éxito a los responsables políticos de la Unión Europea para evitar que se convirtieran en vinculantes los acuerdos voluntarios. Y cuando se hizo inevitable la introducción de esta normativa, la industria se centró en debilitarla y demorar lo más posible su puesta en marcha.

A pesar de la resistencia de la industria, está claro que la normativa de obligado cumplimiento ha mejorado notablemente la eficiencia de la flota automovilística europea. También es evidente que los fabricantes de coches son capaces de realizar rápidos progresos e innovaciones para que sus modelos de turismo sean más eficientes, lo que está ayudando, al mismo tiempo, a reducir las emisiones y a mantener su misma competitividad.

De aquí a los próximos dos años se debatirán nuevos objetivos de emisiones para 2020 y 2025. Es fundamental impedir que la industria automovilística repita la historia y vuelva a bloquear o debilitar nuevamente esta normativa y sus estándares. Hasta la fecha, la industria ha publicado muchas afirmaciones y alegaciones demasiado exageradas para ser creíbles. Los fabricantes europeos y su grupo de presión, la ACEA, tienen ahora la oportunidad de estar a la altura de sus campañas publicitarias “verdes”, dejando de oponerse a toda legislación necesaria para combatir el cambio climático, y tomándose en serio su responsabilidad en la reducción de las emisiones así como del consumo de derivados del petróleo.

DEMANDAS DE GREENPEACE

La reducción de la demanda de combustibles de los vehículos es una pieza clave para disminuir la presión del sector transporte sobre la economía, sobre los costes que asumen los consumidores y sobre el clima.

Por ello Greenpeace pide que la UE establezca estándares de emisiones de CO₂ de los turismo y de las furgonetas en:

- 80 g CO₂/km para los coches y 125 g CO₂/km para las furgonetas en el año 2020.
- 50 g CO₂/km y 88 g CO₂/km respectivamente para 2030.

REFERENCIAS

- Nota de prensa de la ACEA, 'Reducing CO₂ emissions: working together to achieve better results', 2007. www.acea.be/index.php/news/news_detail/reducing_co2_emissions_working_together_to_achieve_better_results
- Carta de los fabricantes alemanes a la Comisión Europea, 26 de enero de 2007.
- Nota de prensa de la ACEA, 'Proposed CO₂ emission targets are arbitrary and too severe', Bruselas, 7 de febrero de 2007.
- How Clean are Europe's cars? An analysis of carmaker progress towards EU CO₂ targets in 2010*, Transport & Environment, septiembre de 2011.
- Ibid.*
- Ibid.*
- 'Carbon emissions from cars fall as industry looks to meet EU target', *The Times*, 5 de noviembre de 2010. www.thetimes.co.uk/tto/environment/article2796071.ece
- Informe anual de Renault 2010, p5. www.renault.com/en/lists/archivesdocuments/renault%20-%202010%20annual%20report.pdf
- Informe de Sostenibilidad de Daimler 2011. www.daimler.com/Projects/c2c/channel/documents/2003966_Daimler_Sustainability_Report_2011.pdf
- 'Daimler and Porsche: Differing Challenges In Reducing CO₂ Emissions', Cable de Wikileaks: 08FRANKFURT1515, 19 de mayo de 2008. <http://wikileaks.org/cable/2008/05/08FRANKFURT1515.html>
- 'Audi On EU CO₂ Rules, The Future Of The Automobile, And The U.S. Market Cable de Wikileaks: 08MUNICH175, 14 de mayo de 2008. <http://wikileaks.org/cable/2008/05/08MUNICH175.html>
- ACEA, Carta al Presidente de la Comisión, Barroso, firmada por el presidente de la ACEA, Sergio Marchionne, 21 de enero de 2007.
- Carta de los fabricantes de automóviles alemanes a la Comisión Europea, 26 de enero de 2007.
- Nota de prensa de la ACEA, 'European auto industry insists on need for balanced and constructive CO₂ legislation', 19 de diciembre de 2007. www.acea.be/news/news_detail/european_auto_industry_insists_on_need_for_balanced_and_constructive_co2_le
- Dudenhöffer, Ferdinand, nota de prensa, 'Autobauer erreichen CO₂-Vorgaben vor 2012. Größte Innovationswelle seit dem zweiten Weltkrieg', noviembre de 2010. www.thetruthaboutcars.com/2010/02/european-car-sales-january-2010-the-good-the-bad-and-the-ugly/
- Dudenhöffer, *Op Cit.*
- DG Empresa & Industria, 'EU Manufacturing Industry: What are the Challenges and Opportunities for the Coming Years?', abril de 2010. http://ec.europa.eu/enterprise/policies/industrial-competitiveness/economic-crisis/files/eu_manufacturing_challenges_and_opportunities_en.pdf
- ICCT, 'The Regulatory Engine: How Smart Policy Drives Vehicle Innovation', enero de 2011. www.theicct.org/2011/01/the-regulatory-engine/
- www.autonews.com/apps/pbcs.dll/article?AID=/20110523/OEM02/305239961/432#ixzz1NBkqyFJV
- Nota de prensa de la ACEA, 'Reducing CO₂ emissions: working together to achieve better results', 2007. *Op Cit.*
- Transport & Environment. *Op Cit.*
- www.volkswagen.co.uk/volkswagen-world/news/320/new-passat-bluemotion-sets-the-economy-standard
- ACEA, Carta al presidente de la Comisión, Barroso, 21 de enero de 2007. *Op Cit.*
- Nota de prensa de la ACEA, 'Reducing CO₂ emissions: working together to achieve better results', 2007. *Op Cit.*
- Informes de control de la Comisión sobre emisiones de CO₂ de turismos. http://ec.europa.eu/clima/documentation/transport/vehicles/cars_en.htm Informes de la Comisión sobre precios de turismos. http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/prices/report.html Transport & Environment. *Op Cit.*
- Transport & Environment. *Op Cit.*
- Transport & Environment. *Op Cit.*
- Dudenhöffer, *Op Cit.*
- Dudenhöffer, *Op Cit.*
- Nota de prensa de la ACEA, 'European Car Industry opposes recent statements of Environment Commissioner Stavros Dimas regarding CO₂ Commitment'. 5 de noviembre de 2006. www.acea.be/index.php/news/news_detail/global_warming_european_car_industry_opposes_recent_statement_of_environment
- www.acea.be/index.php/news/news_detail/vehicle_production_on_recovery_path_in_2010
- Copenhagen Economics, 'Company car taxation. Subsidies, welfare and the environment', 2010. http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_papers/taxation_paper_22_en.pdf
- LowCVP, 'Car CO₂ taxation and its impact on the British car fleet', presentación realizada por Jonathan Murray, abril de 2011. www.lowcvp.org.uk/assets/presentations/Car_CO2_tax_in_the_UK_2011_-_Jonathan_Murray.pdf
- Ministère du Développement durable, 'Evolution du bonus-malus écologique en 2011', diciembre de 2010. www.developpement-durable.gouv.fr/Evolution-du-bonus-malus.html
- Financial Times*, 6 de julio de 2011. www.ft.com/intl/cms/s/0/146f7d5e-a72b-11e0-b6d4-00144feabdc0.html#axzz1e2ydLE8j y página web oficial del Ministerio de Economía alemán www.bmwi.de/BMWi/Navigation/Energie/Energieeffizienz-und-Energieeinsparung/energieeinsparung,did=354752.html
- Nota de prensa de la ACEA, 'European auto industry insists on need for balanced and constructive CO₂ legislation', 19 de diciembre de 2007. *Op Cit.*
- Volkswagen, Informe de sostenibilidad 2009, p9.
- Wirtschaftswoche, 'Deutsche lieben Geländewagen', junio de 2011. www.wiwo.de/technologie/auto/verkaufsstatistik-deutsche-lieben-gelaendewagen/5299494.html
- Anfac, Memoria Anual 2010. <http://www.anfac.com/impub/memoria%202010.pdf>
- Legislación coreana en materia de CO₂. Informe de la Comisión Europea, enero de 2011. <http://trade.ec.europa.eu/doclib/press/index.cfm?id=677>
- Autobild, 'Die deutschen Wunder-Diesel', noviembre de 2011. www.autobild.de/artikel/audi-a6-bmw-5er-mercedes-e-klasse-vergleich-2181872.html