

Contexto

Los vehículos generan una octava¹ parte de las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) de Europa. La cantidad de CO₂ generada está directamente relacionada con la cantidad de consumo de combustible de los vehículos. Por lo tanto, los vehículos con una emisión de carbono inferior son más eficientes y económicos por lo que respecta al consumo de combustible. Esta reducción del gasto en combustible para los usuarios estimula el consumo en otros sectores que generan puestos de trabajo.

En el año 2009, la Unión Europea estableció una serie de objetivos de obligado cumplimiento para reducir las emisiones de los vehículos nuevos a 130 gramos de CO₂ por kilómetro (g/km) para 2015 y a 95 g/km en 2020². En julio, la Comisión presentó el resultado de su revisión de las modalidades (métodos) para alcanzar el objetivo de 2020³. Su propuesta confirma el objetivo de los 95 g/km, pero se incluye una serie de flexibilidades innecesarias que suavizan el objetivo, lo que tiene como resultado una reducción de la venta de vehículos eficientes. Los beneficios derivados del Reglamento podrían haber sido mayores, si la Comisión hubiera tenido unos objetivos más ambiciosos. En este documento se describe cómo y los beneficios que resultarían de ello.

Reglamento de la UE para la reducción de emisiones de CO₂ de los vehículos

En la UE, el transporte por carretera genera aproximadamente una cuarta parte del total de emisiones de dióxido de carbono (CO₂), el principal gas de efecto invernadero, con un aumento de casi el 23 % entre 1990 y 2010. En el Libro Blanco sobre política de transportes de la Comisión Europea se calcula que para cumplir los objetivos climáticos de la UE, sería necesario reducir las emisiones generadas por el transporte como mínimo un 60 % para 2050 en comparación con los niveles de 1990 (una reducción del 70 % en comparación con los niveles actuales). La reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos nuevos es una de las formas más sencillas, eficaces e importantes de reducir estas emisiones.

La nueva propuesta de la Comisión para regular las emisiones de CO₂ generadas por los vehículos confirma que, como término medio, los vehículos nuevos vendidos en Europa en 2020 deberían cumplir un objetivo de emisiones medio de 95 g/km. Se establece para todos los fabricantes un objetivo de emisiones de CO₂ medias de los vehículos vendidos en 2020. El objetivo está relacionado con el tamaño medio (calculado según el peso) de los vehículos vendidos por cada fabricante. Los fabricantes de vehículos que superen el límite están obligados a pagar una multa de

95 euros por vehículo y gramo/km que supere el objetivo. La propuesta **no** limita las emisiones de los vehículos individuales que puedan superar el límite y no restringe la selección de vehículos disponibles para la compra por parte de los consumidores ni afecta a la producción de los fabricantes de pequeñas cantidades de vehículos especializados, como los vehículos deportivos.

La propuesta actual es poco ambiciosa, ya que un objetivo de 80 g/km para 2020 y 60 g/km para 2025 aumentaría los beneficios.

Amplios beneficios derivados del uso de vehículos con un menor consumo de combustible

La regulación de la reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos conlleva una serie de beneficios extraordinarios, ya que reduce el gasto en combustible de los conductores, estimula la creación de puestos de trabajo en las áreas de alta tecnología del sector de la automoción en Europa, reduce las importaciones de petróleo y reduce las emisiones de gases de efecto invernadero. El dinero que ahorran los conductores en combustible contribuirá a incentivar el consumo y las economías locales.

Una parte importante y cada vez mayor del presupuesto de los hogares se destina a llenar los depósitos de combustible. Si se adopta la propuesta de la Comisión de los 95 g/km para 2020, el ahorro total de combustible a lo largo de la vida podría equivaler a una cantidad comprendida entre 2 904 y 3 836 euros (en comparación con los vehículos con emisiones de 130 g/km), dependiendo de los precios futuros del petróleo⁴. Además, otro de los posibles beneficios de los vehículos con un menor consumo de combustible es un valor de reventa superior. La reducción del coste del combustible permitiría a los conductores disponer de mayores ingresos, lo que podría fomentar el consumo de productos y servicios locales, y supondría un beneficio para la economía de la UE. La Comisión Europea calcula⁵ que el ahorro de combustible aumentará progresivamente hasta los 36 000 millones de euros al año en el período de 2025 a 2030 y supondrá un incremento del PIB de unos 12 000 millones de euros.

A los precios actuales, Europa importa petróleo por un valor aproximado de 300 000 millones de euros al año (una tercera parte para los vehículos), un dinero que se podría invertir en la economía de la UE. La reducción del consumo de petróleo reduce a su vez las importaciones de petróleo y los precios internacionales del petróleo, aumenta la resistencia frente a las crisis del petróleo y promueve las oportunidades de inversión en nuevos sectores, potenciando la innovación y la competitividad. Se calcula que el beneficio total (entre 2020 y 2030) del aumento de la seguridad energética como resultado de la adopción del objetivo de los 95 g/km será de 20 000 millones de euros⁶.

El aumento de los vehículos de bajo consumo de combustible y la electromovilidad permiten fomentar el empleo.

El desarrollo de tecnologías avanzadas para aumentar la eficiencia de los vehículos genera empleo de alto valor en el sector de la ingeniería. Fraunhofer-IAO et al⁷ calculan un crecimiento del mercado mundial de 43 400 millones de euros en el caso de las soluciones para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos convencionales. Esto podría generar aproximadamente 150 000 puestos de trabajo en todo el mundo⁸. McKinsey⁹ calcula que para 2030 se crearán 110 000 nuevos puestos de trabajo en la UE en las áreas de producción e I+D, sobre todo en los sectores de la química y la electrónica, como resultado de la necesidad de producir un mayor número de vehículos con un menor consumo de combustible. La demanda de tecnologías y vehículos de bajo consumo de combustible está aumentando en todo el mundo y

representa una oportunidad de exportación excelente para las compañías de la EU, que podrían reducir su sobrecapacidad actual. Los proveedores del sector de la automoción se han mostrado a favor de las propuestas de la Comisión y afirman que los objetivos para 2020 ofrecen un entorno legal estable y transparente para la inversión y supondrán un estímulo para la innovación en el caso de los productores de vehículos y proveedores de componentes¹⁰.

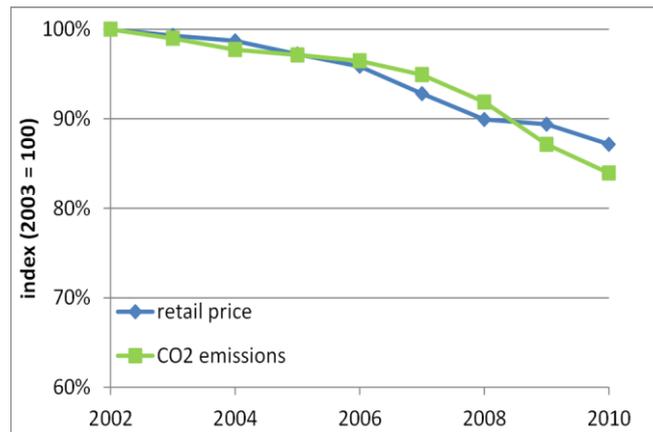
La reducción del gasto en combustible y el aumento del valor de reventa garantizan el rendimiento de la inversión en vehículos de bajo consumo y baja emisión de carbono

La Comisión calcula, según el análisis de la TNO¹¹, que el coste de fabricación adicional medio para lograr el objetivo de los 95 g/km (en comparación con el Reglamento actual) ascendería aproximadamente a unos 1 000 euros, pero se podría reducir a 760 euros. El ICCT¹² calcula unos costes similares. No obstante, se debe tener en cuenta que los futuros costes de la tecnología siempre se sobrestiman (normalmente más del doble)¹³. Esto se debe a que una vez que se adopta un Reglamento, se desarrollan métodos más económicos y eficaces para reducir las emisiones. Además, en los estudios sobre los futuros costes de la tecnología se da por supuesto que los costes son acumulativos, lo que no siempre es correcto. En la Tabla 1 se resumen los costes adicionales, el ahorro de combustible y los períodos de amortización de los objetivos de 95 g, 80 g y 60 g (2025) en comparación con el objetivo actual de los 130 g. Para este cálculo, se han aplicado unos supuestos bastante conservadores¹⁴. El uso de supuestos más optimistas¹⁵, costes de tecnología y márgenes inferiores, y costes de combustible superiores tiene como resultado un período de amortización para el objetivo de los 95 g inferior a un año y medio. Si se tiene en cuenta un valor de reventa superior, se reducen aún más los períodos de amortización.

Objetivo Año	130 g/km 2020	95 g/km 2020	80 g/km 2020	60 g/km 2025
Ahorro de combustible (real, litros/km)	0,063	0,046	0,039	0,029
Coste de compra adicional ¹⁶	0	1 236 €	2 225 €	3 708 €
Coste de combustible anual	2 008 €	1 472 €	1 243 €	937 €
Ahorro de coste del combustible (en comparación con el objetivo de 130 g)	0	535 €	765 €	1 071 €
Amortización simple (años)	-	2,3	2,9	3,5

Tabla 1: Costes y beneficios de los objetivos de ahorro de combustible alternativos

En 2007, el sector de la automoción advirtió de la posibilidad de que los vehículos se convirtieran en productos «inasequibles»¹⁷ en caso de adoptarse el objetivo de los 130 g. El precio de venta al por menor de los vehículos ha disminuido en términos reales¹⁸.



ENGLISH	SPANISH
index (2003 = 100)	Índice (2003 = 100)
retail price	Precio de venta al por menor
CO ₂ emissions	Emisiones de CO ₂

Figura 1: Precio de venta al por menor y emisiones de CO₂ de los vehículos nuevos¹⁹

Normalmente, los compradores privados de vehículos nuevos los conservan durante aproximadamente cinco años y ahorrarán dinero como resultado de los objetivos más estrictos de reducción de las emisiones de CO₂, ya que disminuye el gasto en combustible y aumenta el valor de reventa. Las organizaciones de consumidores han acogido con satisfacción la propuesta de Reglamento²⁰. Tres cuartas partes de los vehículos se compran de segunda mano, dado que el coste es mínimo y las ventajas son considerables. Los parques automovilísticos compran aproximadamente el 50 % de los vehículos, que se conservan por lo general durante tres o cuatro años. Las decisiones de compra de estas compañías se basan en el coste total de propiedad, el cual disminuye con unos objetivos de emisiones de CO₂ más estrictos. Varias de las principales compañías de leasing han expresado su acuerdo con el objetivo de los 95 g/km²¹.

Europa corre el riesgo de perder su posición de liderazgo en el sector de la tecnología para vehículos de baja emisión de carbono ante la ausencia de propuestas ambiciosas para 2020 y 2025

La nueva normativa adoptada recientemente en los Estados Unidos implica que la tecnología aplicada a los vehículos de este país para 2025 será más avanzada y más eficiente por lo que respecta al consumo de combustible en comparación con los vehículos típicos europeos²². Existe el riesgo real de que Europa pierda su ventaja competitiva en el sector de los vehículos de baja emisión de carbono si los fabricantes no realizan un esfuerzo suficiente para introducir las últimas tecnologías. Según la compañía Renault, sin un Reglamento sólido, el sector de la automoción no avanzará a la velocidad adecuada²³. BMW ha reconocido recientemente que es «absolutamente cierto» que las exportaciones de vehículos europeas no podrán competir con las de los Estados Unidos, si la diferencia de ahorro de combustible sigue siendo tan importante²⁴.

Un Reglamento inteligente promueve la innovación. Además, en el ámbito mundial, los países están estableciendo una serie de objetivos sumamente estrictos por lo que respecta a las emisiones de CO₂ y el ahorro de combustible. Mediante la producción de vehículos con menor emisión de carbono, los distribuidores y

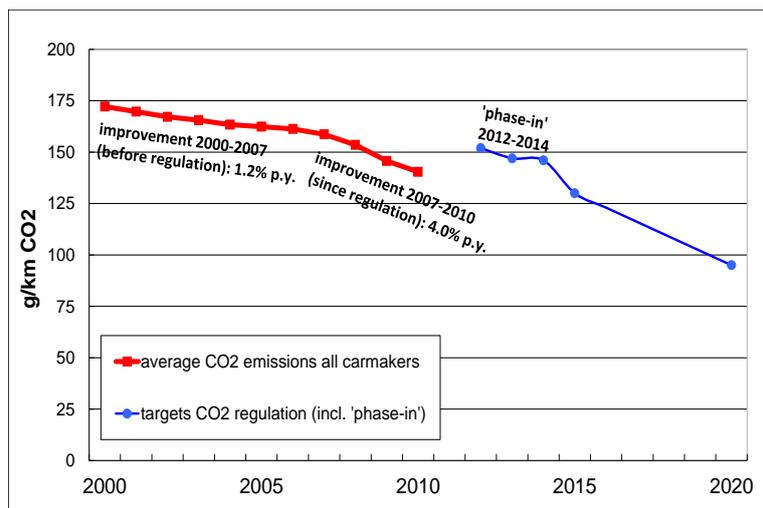
fabricantes de la UE pueden suministrar vehículos y tecnologías eficientes de bajo consumo de combustible a los mercados emergentes y en desarrollo.

Una amplia variedad de soluciones tecnológicas para cumplir los objetivos

La mayoría de los fabricantes cumplirán el objetivo mediante la reducción del tamaño de los motores con turbocompresores, la mejora de las características aerodinámicas, la implementación de sistemas de parada y arranque automáticos y otras soluciones de bajo coste. Se producirá un número determinado de vehículos híbridos (cálculo aproximado del 5-15 % de las ventas de vehículos nuevos)²⁵, principalmente en el sector de los vehículos de mayor tamaño, ya que es menos sensible a los precios. Los fabricantes no necesitarán vender vehículos eléctricos para cumplir los objetivos, aunque es posible que algunos elijan esta opción. La CLEPA también calcula que en 2020 solamente del 2 al 5 % de los vehículos nuevos serán eléctricos. La legislación en materia de ahorro de combustible es la herramienta más eficaz para garantizar un mercado para las tecnologías avanzadas, de baja emisión de CO₂ y para estimular la inversión en investigación, desarrollo y producción.

El objetivo de los 95 g/km se puede cumplir con las tecnologías disponibles para 2020²⁶.

En el año 2010, la producción de vehículos mundial aumentó un 26 %²⁷ y algunos fabricantes siguen obteniendo grandes beneficios. No obstante, otros sectores del mercado europeo están deprimidos, lo que agrava los problemas de sobrecapacidad existentes desde hace tiempo. El retraso o la suavización del objetivo repercutirá negativamente en la competitividad a largo plazo, ya que afectará a la posición de liderazgo de las compañías europeas en el ámbito del desarrollo de vehículos eficientes de bajo consumo y permitirá a los competidores extranjeros con una mayor reducción de los costes obtener una ventaja competitiva. Una implementación progresiva también retrasaría el desarrollo y la introducción de nuevas tecnologías. Esto reduciría el número de puestos de trabajo creados y supondría una serie de costes adicionales innecesarios para los conductores, que gastarían más en combustible, con la consiguiente disminución de los beneficios económicos más generales.



ENGLISH	SPANISH
g/km CO ₂	g/km de CO ₂
'phase-in' 2012-2014	«Implementación progresiva» en 2012-2014
improvement 2000-2007 (before regulation) 1.2% p.y.	Mejoras en 2000-2007 (antes del Reglamento): 1,2 % al año
improvement 2007-2010 (since regulation) 4.0% p.y.	Mejoras en 2007-2010 (tras el Reglamento) 4,0 % al año
average CO2 emissions all carmakers	Emisiones medias de CO ₂ (todos los fabricantes)
targets CO2 regulation (incl. 'phase-in')	Reglamento sobre objetivos de CO ₂ (incluida la «implementación progresiva»)

Figura 2: Seguimiento de los fabricantes de vehículos para el cumplimiento del objetivo de los 95 g/km en 2020²⁸

Las flexibilidades no deben suavizar el objetivo

Los beneficios derivados del objetivo de los 95 g/km para 2020 son considerables y las flexibilidades que suavizan este objetivo son innecesarias. La implementación progresiva del Reglamento, que permite a los fabricantes el cumplimiento íntegro del objetivo después de 2020, es totalmente innecesaria y perjudicial, sobre todo para los proveedores del sector de la automoción que han realizado inversiones para el cumplimiento del objetivo de 2020. Los fabricantes de vehículos han tenido 12 años para alcanzar el objetivo (dos ciclos del modelo completos) y existe una gran variedad de soluciones tecnológicas disponible para el cumplimiento del objetivo. Las propuestas del sector, como los incentivos para vehículos flexifuel o de gas natural y la concesión de préstamos y créditos bancarios, también son innecesarias y podrían suavizar y aplazar de forma significativa el cumplimiento del objetivo de los 95 g/km.

La industria europea ocupa una posición de liderazgo en el mundo. Necesitamos el tipo de Reglamento adecuado para mantener esta ventaja²⁹.

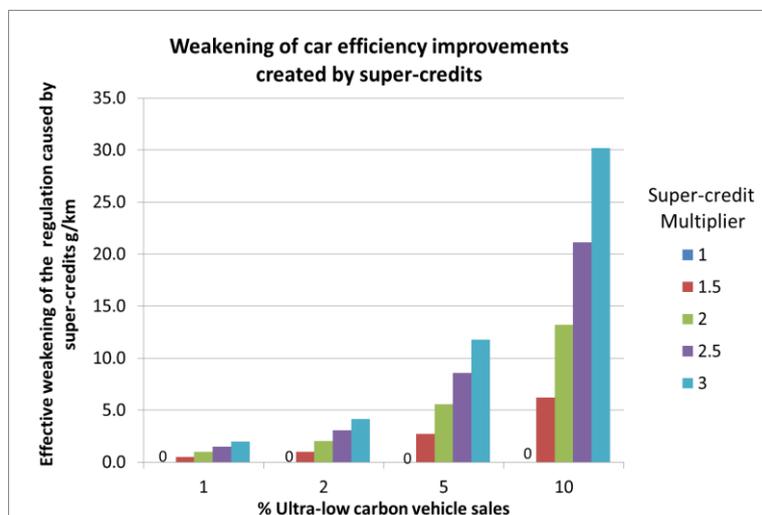
Las ecoinnovaciones son tecnologías destinadas a aumentar la eficiencia de los vehículos en la práctica, pero no durante el ciclo de prueba. Por lo tanto, es necesario actualizar el ciclo y los procedimientos de prueba para que sean representativos de las condiciones de conducción reales y la eficacia de todas las tecnologías medida con el nuevo ciclo, y eliminar así la necesidad de introducir ecoinnovaciones. No obstante, no es probable que se implemente un ciclo y procedimientos de prueba nuevos antes de 2020. El sistema de ecoinnovaciones actual, junto con una evaluación exhaustiva de las tecnologías, se pueden mantener de forma provisional. Los pasos necesarios para estimular el conjunto de ecoinnovaciones no deberían debilitar el proceso actual y la contribución total de las ecoinnovaciones se debería limitar a 5 g/km *por vehículo*.

Los reglamentos para reducir las emisiones de CO₂ no deben suponer una carga innecesaria para los fabricantes de vehículos nicho, cuando esto no conlleve ningún beneficio medioambiental útil. No obstante, el sistema actual debe evitar las distorsiones del mercado y ser más transparente. Todos los fabricantes de vehículos nicho (que produzcan más de 10 000 vehículos al año) deberían alcanzar una reducción del 25 % de 2015 a 2020.

Ineficacia de los supercréditos para estimular el mercado de los vehículos eléctricos y otros vehículos hipocarbónicos

Es necesario impulsar el mercado emergente de los vehículos hipocarbónicos (incluidos los vehículos eléctricos y de hidrógeno), pero los supercréditos son un método deficiente e ineficaz para promover estas tecnologías. Los supercréditos solamente estimulan la oferta de vehículos hipocarbónicos, pero el aspecto clave es la falta de demanda. Dado que se aplica un multiplicador, los supercréditos recompensan a los fabricantes por una serie de vehículos eléctricos que realmente no se han vendido. En la Figura 1 se muestra la «distorsión» generada por los supercréditos para distintos multiplicadores y tamaños de mercado, y se indica la medida en la que esto suaviza el objetivo de los 95 g/km. Los vehículos eléctricos

no son vehículos de emisión cero y el diseño actual del Reglamento recompensa en exceso su rendimiento, ya que se ignoran las emisiones generadas para la producción de electricidad y los multiplicadores del supercrédito sobredimensionan este efecto. Por ejemplo, el efecto de un multiplicador de 3 y de un 5 % de mercado para los vehículos eléctricos con batería sería una distorsión de 12 g/km, suavizando el objetivo de 95 g/km a 107 g/km.



(Supuesto de emisión de 0 g/km para todos los vehículos vendidos)

ENGLISH	SPANISH
Weakening of car efficiency improvements created by super-credits	Debilitamiento del aumento de la eficiencia de los vehículos debido a los supercréditos
Effective weakening of the regulation caused by super-credits g/km	Debilitamiento efectivo del Reglamento debido a los supercréditos (g/km)
Super-credit multiplier	Multiplicador del supercrédito
1	1
1.5	1,5
2	2
2.5	2,5
3	3
% Ultra-low carbon vehicles sales	% de ventas de vehículos hipocarbónicos

Figura 3: Suavización del objetivo de los 95 g/km mediante las opciones del supercrédito

Es necesario encontrar una alternativa a los supercréditos para estimular el mercado de los vehículos eléctricos y de hidrógeno. La estrategia se debería centrar en un mayor apoyo de la UE para la creación de una red de estaciones de carga rápida y reabastecimiento de hidrógeno, sobre todo a lo largo de la Red Transeuropea de Transporte, y la aplicación de más exenciones fiscales para los vehículos con emisiones inferiores a 35 g/km hasta 2025. Un mandato flexible sería tan eficaz como los supercréditos para aumentar la oferta, pero no generaría la distorsión que suaviza el objetivo. Un mandato flexible establecería para los fabricantes un objetivo de ventas de vehículos hipocarbónicos del 2,5 % para 2020. Los fabricantes que alcanzaran unas ventas de vehículos hipocarbónicos del 3 % serían recompensados con una reducción de 1 g/km del objetivo medio para su parque automovilístico. Los fabricantes con ventas inferiores al 2 % serían penalizados con la suma de 1 g/km a su objetivo. De este modo, el mandato flexible garantizaría que todos los fabricantes respaldasen la transición a la tecnología hipocarbónica y recompensaría a aquellos con un rendimiento superior al establecido. Por otra parte, los fabricantes sin una amplia oferta de vehículos

hipocarbónicos deberían hacer una contribución mayor para aumentar la eficiencia de la tecnología convencional. El mandato, las recompensas y las penalizaciones se reforzarían para 2025.

Un objetivo de 60 g/km para 2025 y un mandato flexible fomentarán la inversión de todos los fabricantes en soluciones hipocarbónicas.

Además, el Reglamento debería establecer un objetivo de 60 g/km para 2025 al objeto de transmitir un mensaje claro acerca de la dirección actual y el ritmo necesario del cambio. Esto supondría un estímulo adicional para los proyectos en curso de investigación, desarrollo y demostración del rendimiento de los vehículos hipocarbónicos. Una normativa más estricta en materia de ahorro de combustible tendría como resultado una reducción progresiva de las emisiones de CO₂ de los vehículos de gasolina y gasóleo convencionales. No obstante, para lograr una reducción mayor, el mejor método es la electrificación gradual de los motores. Los fabricantes solamente realizarán esa inversión si tienen la certeza de que el la amortizarán. El objetivo de los 95 g/km no es lo bastante estricto para generar una oferta y una demanda sólidas de vehículos hipocarbónicos. Sin embargo, un objetivo de 80 g/km para 2020 y de 60 g/km para 2025 sí serían útiles para potenciar el estímulo.

Reducción proporcionalmente superior de las emisiones para los fabricantes de vehículos que emiten más CO₂

El sistema de distribución del esfuerzo para cumplir el objetivo de los 95 g/km entre los fabricantes de vehículos es ineficaz y se debe modificar. El sistema de medición para evaluar la «utilidad» de los vehículos (basado en la masa en la propuesta de la Comisión) no fomenta la reducción del peso de los vehículos y se debe sustituir por un sistema de medición alternativo basado en el tamaño. Para ofrecer una propuesta flexible a los fabricantes, se podría ofrecer la posibilidad de elegir entre el tamaño y el peso hasta 2020 siempre que esto no suavizara el objetivo de los 95 g/km.

La «pendiente de la curva» que permite establecer objetivos superiores para los fabricantes de vehículos de mayor tamaño exigiría una reducción proporcionalmente superior de las emisiones de estas compañías. La pendiente original propuesta por la Dirección General de Acción por el Clima³⁰ (0,0296 g de CO₂/kg o 2,96 g/km por 100 kg) es más equitativa desde el punto de vista social y más rentable, ya que tiene como resultado un aumento menor del precio relativo. Esta pendiente tiene un efecto de distorsión menor en el mercado de los vehículos nuevos y la competencia entre los fabricantes, como se señala en el informe de evaluación del impacto. En general, las emisiones de CO₂ también serían menores según la propuesta de la Comisión, ya que normalmente los vehículos de mayor tamaño recorren distancias más largas que los vehículos de menor tamaño. Para 2025, la introducción de los vehículos hipocarbónicos debería permitir a todos los fabricantes cumplir el mismo objetivo

(60

g/km).

Los fabricantes de vehículos de emisión alta de carbono deben lograr una reducción mayor de las emisiones.

El sistema de medición de emisiones de CO₂ es inadecuado y se debe reforzar

Los objetivos de obligado cumplimiento para la reducción de emisiones de CO₂ establecidos en el año 2009 han sido eficaces para acelerar la reducción de las emisiones de los vehículos. Durante el período de 2000 a 2007, las emisiones de los vehículos medios nuevos (según las pruebas mediante el procedimiento estándar) se redujeron solamente una media de un 1,2 % al año. Desde el anuncio de la legislación en el año 2007, el ritmo de progreso medio ha sido del 4 %³¹. Además, es evidente que una parte considerable de esta mejora se ha logrado mediante la manipulación de los procedimientos de prueba actuales para generar resultados bajos de forma artificial³². Esto ha tenido como resultado una diferencia cada vez mayor entre la eficiencia observada en condiciones de conducción reales y la eficiencia medida en las pruebas. Cuanto más estricto sea el Reglamento, mayor será el incentivo para aprovechar estas flexibilidades. La manipulación de los procedimientos de prueba resulta en una pérdida de confianza de los consumidores por lo que respecta a los vehículos eficientes y priva a los conductores del ahorro de combustible previsto. Asimismo, esto constituye un engaño para los responsables de las políticas por lo que respecta a los resultados previstos del Reglamento.

El aprovechamiento de las flexibilidades puede representar el 40-50 % de la reducción neta de emisiones de CO₂ entre 2002 y 2010

Los procedimientos de prueba actuales no son adecuados y es necesario tomar cuatro medidas clave para solucionar las debilidades actuales:

1. La Comisión Europea debe presentar urgentemente las propuestas necesarias para poner fin a los abusos actuales y eliminar las lagunas más importantes de los procedimientos de prueba. Si estas lagunas no se eliminan para 2015, el objetivo de 2020 se debería ajustar automáticamente a la baja en 10 g/km, para compensar el beneficio acumulado mediante la manipulación de las pruebas. Una vez implementados los procedimientos de prueba nuevos, se podría restablecer el valor original del objetivo.
2. La Comisión debe presentar propuestas para reforzar y aumentar la independencia, consistencia y transparencia del sistema actual de homologación. Esto puede incluir la creación de un organismo de homologación independiente para toda la UE.
3. Se deben implementar un ciclo y procedimientos de prueba nuevos que sean representativos de las condiciones de conducción reales medias en Europa. Esto debería incluir pruebas de conducción con el equipo auxiliar correspondiente en funcionamiento, como los sistemas de calefacción y aire acondicionado.
4. Se debe reforzar el sistema actual de conformidad de la producción (cuyo objetivo es garantizar la producción de vehículos con un nivel de rendimiento representativo de los resultados obtenidos durante la homologación). Las diferencias significativas entre los resultados obtenidos mediante los procedimientos de prueba nuevos y las condiciones de conducción reales deben tener como resultado la anulación de la homologación.

No se debe permitir que las debilidades del sistema de pruebas actual perjudiquen al Reglamento.

Mensajes clave para los responsables políticos

La T&E insta a los responsables políticos a introducir 10 enmiendas en la propuesta de la Comisión:

1. Introducir un objetivo de 80 g/km para 2020 con el fin de maximizar los beneficios derivados de los vehículos eficientes.
2. Establecer un objetivo de 60 g/km para 2025 con el fin de transmitir un mensaje político claro e impulsar el desarrollo de la nueva tecnología.

3. Rechazar la implementación progresiva del Reglamento, ya que esto supondría un riesgo para la posición de liderazgo actual del sector de la automoción europeo.
4. Evitar las flexibilidades diseñadas para debilitar la propuesta, como la concesión de préstamos y créditos bancarios o las subvenciones para vehículos flexifuel o de gas natural.
5. Exigir a la Comisión que elimine las lagunas de los procedimientos de prueba actuales, aplicando una reducción del objetivo de 10 g/km para tener en cuenta las manipulaciones de las pruebas a modo de compensación. Además, la Comisión también debería completar y adoptar un ciclo y procedimientos de prueba, un sistema de homologación y un sistema de conformidad de la producción nuevos y sólidos.
6. Ofrecer a los fabricantes la flexibilidad necesaria para usar un sistema de medición de tamaño o masa con una pendiente de 0,0296 g de CO₂/kg.
7. Sustituir el ineficaz sistema de supercréditos que suaviza el objetivo por un mandato flexible que establezca un objetivo del 2,5 % para las ventas de vehículos hipocarbónicos con recompensas y penalizaciones para quienes superen o incumplan el objetivo.
8. Introducir un paquete auxiliar para estimular la demanda de vehículos hipocarbónicos mediante una infraestructura de apoyo y fomentar la compra mediante incentivos fiscales.
9. Limitar la contribución de las ecoinnovaciones a 5 g/km por vehículo y mantener el sólido sistema actual de valoración y evaluación.
10. Revisar el sistema de excepciones para los fabricantes de volúmenes reducidos, con el fin de aumentar la transparencia y reducir las distorsiones del mercado.

Las propuestas de la T&E proporcionarán vehículos preparados para el futuro: menores emisiones de carbono, con menos costes asociados a su conducción y compra; también contribuirán a estimular el empleo y un sector de la automoción competitivo en la UE.

www.transportenvironment.org/cars-and-co2

Referencias

- ¹ Agencia Europea de Medio Ambiente, 2011, Transport sector contribution to total GHG emissions, 2009 (EEA-32) <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/figures/transport-sector-contribution-to-total>
- ² Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009
- ³ Comisión Europea, Acción por el Clima, 2012, COM/2012/393, propuesta de Reglamento a fin de definir las normas para alcanzar el objetivo de 2020 de reducción de las emisiones de CO₂ de los turismos nuevos
- ⁴ Evaluación del impacto de la Comisión Europea para sustentar la propuesta de modificación de los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011
- ⁵ *Ibíd.* 4
- ⁶ *Ibíd.* 4
- ⁷ Wirtschaftsministerium, Baden-Württemberg, Fraunhofer-Institut für Arbeitswissenschaft und Organisation (IAO), Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH (WRS) (Hrsg.); Strukturstudie Bwe mobil: Baden-Württemberg auf dem Weg in die Elektromobilität; Stuttgart: Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation, 2010
- ⁸ T&E 2012, Low Carbon Vehicles: Good for EU Employment
- ⁹ Boost! Transforming the powertrain value chain - a portfolio challenge; S.I.: McKinsey & Company, 2011
- ¹⁰ CLEPA, Nota de prensa del 13 de julio de 2012 sobre la confirmación por parte de la Comisión Europea de los objetivos de emisión de 2020 para turismos y furgonetas
- ¹¹ TNO 2011, Support for the revision of Regulation (EC) No 443/2009 on CO₂ emissions from cars
- ¹² ICCT 2012, Summary of the EU cost curve development methodology
- ¹³ T&E 2012, documento sobre los costes del Reglamento para vehículos (en prensa)
- ¹⁴ Los supuestos son un ahorro de combustible real un 19,5 % superior a los resultados de las pruebas, 20 000 km/año, un coste del combustible de 1,6 €/litro y un incremento del coste de compra con respecto al coste de fabricación adicional del 23,6 %.
- ¹⁵ Los supuestos son un ahorro de combustible real un 19,5 % superior a los resultados de las pruebas, 20 000 km/año, un coste del combustible de 1,7 €/litro, un incremento del coste de compra con respecto al coste de fabricación adicional del 12,5 % y un coste de fabricación adicional de 500 €.
- ¹⁶ *Ibíd.* 12, coste de fabricación adicional para 95 g/km de 1 000 €, para 80 g/km de 1 800 € y para 60 g/km (2025) de 3 000 €.
- ¹⁷ ACEA 2007, comentarios sobre el Reglamento para la reducción de emisiones de CO₂ del sitio web de la ACEA
- ¹⁸ T&E 2011, How clean are Europe's cars?
- ¹⁹ *Ibíd.* 18
- ²⁰ BEUC 2012, Good for the environment and good for your pocket: consumer benefits of CO₂ emissions targets for passenger cars
- ²¹ Carta de Cleaner Car Contracts dirigida al presidente Barroso (julio de 2012)
- ²² ICCT 2011, Thought experiment: applying the proposed U.S. 2025 PV standards to the EU fleet
- ²³ Philippe Doublet, Vicepresidente y experto en ingeniería de la automoción y emisiones de CO₂ del grupo Renault, Driving the Future, Bruselas, julio de 2012
- ²⁴ <http://www.euractiv.com/specialreport-electric-vehicles/us-electric-car-industry-poised-news-514807>
- ²⁵ CLEPA 2012, documento de posición sobre el Reglamento para la reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos, www.clepa.eu (julio de 2012)
- ²⁶ *Ibíd.* 12
- ²⁷ OICA 2011, <http://www.oica.net/category/production-statistics/>
- ²⁸ *Ibíd.* 18
- ²⁹ CLEPA 2012, Jean-Marc Gales, CEO, <http://www.reuters.com/article/2012/06/05/eu-cars-idUSL5E8H59C720120605>
- ³⁰ Dirección General de Acción por el Clima, 2012, consulta de interservicios sobre la propuesta de modificación del Reglamento (CE) n.º 443/2009 para definir las modalidades para alcanzar el objetivo de los 95 g/km de CO₂ en el parque automovilístico de turismos nuevos en 2020
- ³¹ Transport & Environment 2011, How Clean are Europe's Cars
- ³² TNO 2012, Supporting Analysis regarding Technology Deployment and Test Procedure Flexibilities for Review of the Light Duty Vehicle CO₂ Regulations