

Septiembre de 2008

Fuera de la carretera

La industria automovilística infla sus costes para reducir la ambición en la lucha contra el cambio climático

Introducción

Según recientes estudios, el aumento de los precios del crudo está provocando en los consumidores un interés cada vez mayor por los automóviles más eficientes. Los científicos aseguran que no hay razones técnicas o barreras de mercado que impidan el desarrollo de tales vehículos y ni la reducción de las emisiones de CO₂ del transporte hasta los niveles que la Comisión Europea lleva proponiendo desde 1995 (120 g de CO₂/km). Unos coches que consuman menos carburante, también emitirán menos dióxido de carbono, el principal gas de efecto invernadero. Por esto, obligar a los fabricantes de automóviles a mejorar el consumo de sus productos deber ser clave en la estrategia de la Unión Europea contra el cambio climático.

Los esfuerzos voluntarios de la industria automovilística para reducir sus emisiones han fracasado clamorosamente: prometió reducir las emisiones medias de los coches vendidos en 2008 en Europa a 140 gramos de dióxido de carbono por kilómetro recorrido (g/km) y sin embargo, a 2007, las emisiones no habían bajado de 158 g/km.

En respuesta a esta falta de voluntad por parte de la industria automovilística la Comisión Europea, cada vez más preocupada por el aumento de las emisiones del transporte en el UE (ya el 22% del total), propuso en diciembre de 2007 una estrategia renovada para alcanzar el objetivo tantas veces retrasado de los 120 g de CO₂/km en 2012. Esta cifra corresponde a un consumo de carburante de unos 4,5 litros a los 100 kilómetros (l/100km) para los coches diésel y 5 l/100km para los de gasolina. La propuesta de la Comisión Europea aplica un "enfoque integral" que diluye el objetivo original a 130 g/km de CO₂ para los nuevos coches mientras la reducción restante de 10 g/km de CO₂, supuestamente se logrará con medidas complementarias, como mejoras en las cajas de cambio; una mejor climatización; la disminución del rozamiento de los neumáticos; pautas de conducción eficiente o con agrocombustibles.

Los fabricantes europeos de coches argumentan que la introducción de límites obligatorios para las emisiones de CO₂ en 2012 perjudicaría su competitividad. Un objetivo ambicioso elevaría los costes de cumplimiento para la industria y afectaría al mercado del automóvil al aumentar el precio de los nuevos vehículos y provocaría la reducción de la demanda de los consumidores lo que, según la industria, llevaría a la pérdida de puestos de trabajo. La experiencia de las anteriores medidas políticas en materia de transporte, el análisis de los estudios científicos de evaluación de la actual política climática y una mirada de cerca a las estrategias del *lobby* de la industria automovilística en casos anteriores, demuestran que estos argumentos son simplemente estrategias para justificar su cumplimiento de plazos y asustar a los políticos.

Resumen ejecutivo

Durante este segundo semestre de 2008 se decidirá el texto definitivo de una legislación europea cuyo objetivo es reducir de forma obligatoria las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) de los nuevos automóviles que se vendan en Europa a partir de 2012. Esta medida legislativa, creada en respuesta a la incapacidad de la industria automovilística de cumplir con sus anteriores compromisos voluntarios de limitar el impacto sobre el clima de sus productos, está siendo amenazada por la presión de la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA) y de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) quienes aseguran que los costes y los impactos sobre los puestos de trabajo de esta medida sean prohibitivos.

Sin embargo, no es la primera vez que la industria automovilística infla a conciencia sus cifras para asustar a los políticos europeos cuando hay que adoptar decisiones ambiciosas. Este informe de Greenpeace quiere recordar algunos casos clave de anteriores legislaciones que, en materia de seguridad o de medio ambiente, han afectado al sector y desvelar cómo al final los costes de los cambios requeridos han sido hasta diez veces inferiores a los pronosticados por la industria.

Resumen de los elementos para comprender las anteriores legislaciones

- **Directiva sobre los límites de las emisiones de los vehículos:** cuando entró en vigor la Directiva, el precio de los automóviles no varió ni de forma repentina ni en una cantidad ingente. Hoy en día, un catalizador cuesta entre 40 y 70 euros por unidad, casi una décima parte de lo que los fabricantes habían previsto (entre 420 y 560 por vehículo). En 2005, la evaluación del impacto positivo de esta Directiva sobre la salud y el medio ambiente estimaba beneficios por unos 2 mil millones de libras tan solo en el Reino Unido.
- **Programa europeo Auto-Oil:** los costes estimados para un catalizador fueron inflados por lo menos en un 50%. El cumplimiento de los estándares Euro 3 y Euro 4 supuso menos de 100 marcos alemanes (51 euros) por coche, mientras los costes se estimaron previamente entre 200 y 350 marcos (entre 102 y 178 euros). Del mismo modo, los costes de extracción del azufre fueron inflados más de un 50%. A día de hoy, la industria petrolera está incluso obteniendo beneficios económicos de la venta de este azufre.
- **Regulación Euro 5/6 en materia de emisiones de contaminantes:** aunque los nuevos niveles todavía no se apliquen, en 2005 casi el 90% de los coches de gasolina y diésel ya cumplían con los estándares fijados por la regulación Euro. Los costes previstos por la UE rondan los 377 euros por coche, mientras la estimación de la industria automovilística es de 900. Es interesante tener en cuenta cómo la industria sigue el patrón de calcular por lo alto cualquier coste.
- **Legislación europea en materia de cinturones de seguridad:** las estimaciones realizadas por el Departamento Británico de Transporte de los costes de aplicación de esta legislación, a la que los fabricantes y las empresas de autobuses y de autocares tenían que adaptarse, superaba un millón de libras por año para el Reino Unido. Por el contrario se ha demostrado que los beneficios de la legislación en términos de reducción de muertes y de pasajeros gravemente heridos han sido de más de 2,5 millones de libras para los autobuses y de 4 millones de libras para los vehículos pesados. En este caso, se quiere evidenciar cómo, a pesar de que los costes iniciales puedan parecer elevados, los beneficios para la sociedad en general son muy superiores al gasto asumido.

Resumen de las evaluaciones científicas de las actuales políticas sobre competitividad

- Se prevé que el impacto directo sobre el empleo en la industria automovilística de las tres medidas políticas analizadas sea relativamente modesto.

- El informe señala una compensación entre la situación del empleo y las políticas en materia de medio ambiente y predice más de un impacto sobre los proveedores. Incluso así, este impacto es pequeño.
- Los efectos de las tres legislaciones sobre el empleo han sido muy similares, ya que implicaron un aumento del 6% en el precio de los vehículos, que a su vez implicó una reducción de un 6% en la venta de vehículos.
- Los resultados de los escenarios de las legislaciones demuestran que la política climática a largo plazo llevará a un aumento global de puestos de trabajo en el sector del transporte.

Demanda futura de automóviles más eficientes y su competitividad

- Existen muchas tecnologías prometedoras y algunas ya se encuentran en estado de madurez tecnológica. Sus costes dependen de los precios en los mercados mundiales del aluminio, platino, etc..., que podrían afectar a los costes de producción de coches más eficientes. Por otro lado el aumento del precio del petróleo hace cada vez más competitivos estos vehículos.
- Resulta patente también la falta de información sobre los vehículos eficientes a lo largo de toda la cadena de mercado, desde los proveedores hasta el consumidor.
- Esto crea un efecto perverso según el cual el mercado de los automóviles eficientes se está quedando atrás con respecto a la demanda de los consumidores.

Quién tiene que rendir cuentas sobre el cambio

- Si se analiza de cerca el actual proceso político, resulta sorprendente que ni el análisis de anteriores legislaciones en materia medioambiental, ni los estudios científicos de impacto de esta legislación sobre la reducción de las emisiones de CO₂ de los automóviles, justifican un cambio en la propuesta originaria de la Comisión.
- Rebajar los límites de las emisiones de CO₂ de los coches puede acabar generando dos importantes consecuencias: 1) la necesidad de mayores limitaciones de las emisiones en otros sectores para poder cumplir con los compromisos internacionales en materia de cambio climático; 2) una menor credibilidad y, por lo tanto, una menor autoridad a la hora de pedir a otros países o regiones que cumplan con sus propios compromisos de reducción de emisiones.

Las demandas de Greenpeace

- ***El límite de CO₂ por kilómetro no es lo suficientemente bajo: en 1998, la industria automovilística prometió reducir de forma voluntaria los niveles a 140 gramos de CO₂ por kilómetro para 2008 y a 120 gramos para 2012. Han pasado 10 años, y no han sido capaces de mantener esta promesa. El promedio de las emisiones en 2007 fue de 158g/km, demostrando el incumplimiento de la industria. Es fundamental, por lo tanto, que se fije por ley un límite claro de 120g de CO₂ por km para 2012. Esto representaría un ahorro en combustible de 1.5l/100 km por coche comparado con el promedio actual.***
- ***La legislación no fija objetivo alguno más allá de 2012 para continuar con la reducción de las emisiones de CO₂. Se deberán fijar objetivos a largo plazo de 80g de CO₂/km para 2020 y de 65g de CO₂/km para 2025. Esto significaría que la reducción de emisiones provenientes de automóviles podría duplicarse en el largo plazo.***
- ***Es fundamental que se rechace la introducción de "eco-innovaciones" que permitan a los***

fabricantes tener objetivos más laxos en términos de eficiencia de los motores.

- ***El reparto de los límites de las emisiones deberá determinarse, para cada fabricante, sobre la base del tamaño del coche (huella), no de su peso. El peso es parte del problema, de hecho los modelos comercializados en Europa han visto crecer su peso un 18% en los últimos 10 años.***
- ***El establecimiento de dos tipos de límites: uno para la flota corporativa y otro para los modelos individuales, para desincentivar tendencias contraproducentes.***
- ***El sistema de sanciones debe estimular a los fabricantes para que adopten estándares más eficientes. Para que actúe de elemento disuasorio, las sanciones deberán ser al menos de 150 euros por gramo de CO₂ sobre el límite y por vehículo para 2012. La Comisión Europea ya ha indicado que este nivel de sanciones es necesario para que todos los fabricantes respeten los objetivos.***