Cambio climático a toda velocidad

Cómo la industria automovilística está presionando para socavar la legislación de la UE sobre eficiencia en el consumo de combustible

Informe de 2008

GREENPEACE

greenpeace.es

Cambio climático a toda velocidad

Cómo la industria automovilística está presionando para socavar la legislación de la UE sobre eficiencia en el consumo de combustible

Glosario de términos

Medias sobre las flotas Los objetivos de reducción de emisiones de CO_2 de la Comisión se basan en el promedio de emisiones de todos los coches vendidos en Europa por un fabricante, y no en el tipo de modelo. Esto les permite seguir produciendo automóviles altamente contaminantes y de una potencia excesiva siempre que vendan suficientes utilitarios más limpios y más pequeños para "equilibrar" las emisiones totales.

Planteamiento Integrado La industria desarrolló el "Planteamiento Integrado" durante las negociaciones políticas. Éste exige que se responsabilice de la eficiencia en el consumo de los combustibles también a otros sectores, como compañías petrolíferas, conductores y autoridades. Aunque no cabe duda de que todos esos sectores tienen su responsabilidad en la reducción de emisiones de CO_2 de los coches, la industria utiliza el Planteamiento Integrado como táctica para desviar su propia responsabilidad.

La industria automovilística ha conseguido que el Planteamiento Integrado se haya convertido en una política semi-oficial de la Comisión. En el marco de la legislación propuesta por la Comisión, los fabricantes de automóviles tendrán que limitar únicamente las emisiones medias de sus flotas a 130 gramos de dióxido de carbono (CO_2) por kilómetro. Esta medida debilita el objetivo original de la UE de 120 g de CO_2/km. Para alcanzar este objetivo, el resto de la reducción de las emisiones (10 g/km) debe lograrse con otras medidas complementarias, como la incorporación de indicadores en las cajas de cambio, una mejor gestión del aire acondicionado, neumáticos de baja fricción, medidas de conducción eficiente y el uso de agrocombustibles.

Objetivos basados en la utilidad: peso - tamaño Con el fin de garantizar que todos los fabricantes contribuyan a los objetivos de reducción de CO_2 de la UE, los límites de emisiones de CO_2 de los nuevos vehículos de cada empresa se diferencian entre sí en función de un atributo objetivo de cada coche. Con este enfoque, la obligación de reducción de CO_2 se define como una función de un parámetro llamado "utilidad". Los dos parámetros a tener en cuenta en la legislación propuesta son el peso y el área (anchura entre los neumáticos multiplicada por la distancia entre los ejes).

El problema a la hora de utilizar el peso como parámetro es que los fabricantes pueden aumentar deliberadamente el peso de un modelo para lograr un objetivo de reducción de CO_2 menos severo. Un sistema basado en el peso puede favorecer la incorporación de tecnologías relacionadas con un incremento del mismo, como la dieselización o la hibridación, y descartar medidas de reducción del peso de los vehículos. Este "incentivo perverso" puede llevar a un incremento, en lugar de la reducción deseada de las emisiones de CO_2.

Los parámetros basados en el tamaño reducen considerablemente el riesgo de un "incentivo perverso", ya que el aumento del tamaño conlleva mayores costes y existe un límite inmediato sobre el tamaño que puede alcanzar un coche, en oposición al peso. Una curva de límite basada en el tamaño será también independiente de las opciones tecnológicas elegidas por un fabricante - cada gramo de CO_2 ahorrado recibirá el mismo beneficio.

Así, la base más idónea para diferenciar los valores límite es el sistema basado en el área. Sólo con un sistema basado en el área los fabricantes pueden elegir libremente la forma más apropiada para reducir las emisiones de CO_2 y sacar el máximo partido de las medidas disponibles.

Pendiente de la curva Es la inclinación de la línea en un gráfico que mide el peso o el área y el promedio de CO2 emitido para la flota de cada fabricante, y define el objetivo de reducción final para cada uno de ellos. Cuanto menos inclinada sea la curva, mayor esfuerzo se requerirá de los coches más pesados para reducir sus emisiones de CO_2, y a mayor inclinación de la curva, menor será el esfuerzo necesario para esos coches con respecto a los más ligeros.

g de CO_2/km = gramos de dióxido de carbono (CO_2) por kilómetro recorrido.

Publicado por: Greenpeace International. **Fecha:** mayo de 2008. **Autores:** Agnes de Rooij y Nina Schulz, sobre investigaciones de Andy Rowell. **Editor:** Jo Kuper **Reconocimientos:** especial reconocimiento a Helen Perivier, John Bowler, Franziska Achterberg, y Lasse van Aken. **Edición española:** Patricia Bermejo, Sara Pizzinato, Isabel Rivera **Traducción:** Inmaculada Fernández **Diseño y maquetación:** www.onehemisphere.se, Suecia. **Impresora:** www.primaveraquint.nl, The Netherlands. **Foto portada:** © R. Seker.
Informe disponible en: http://www.greenpeace.org/espana/reports

Impreso en papel 100% reciclado postconsumo. **Greenpeace reference JN132**

Publicado por Greenpeace International
Ottho Heldringstraat 5, 1066 AZ Amsterdam, Holanda
greenpeace.es

cambio climático
a toda velocidad

Cómo la industria automovilística está presionando para socavar la legislación de la UE sobre eficiencia en el consumo de combustible

contenidos

Resumen ejecutivo 4

Capítulo 1: Introducción

1.1 El *lobby* del automóvil: ¿sigue con el viejo juego? 8
1.2 La tecnología está lista para dar luz verde a los automóviles 9
1.3 Necesidad urgente de actuar 9

Capítulo 2: Alimentando la guerra de propaganda

2.1 La campaña de relaciones públicas 3-D 10
2.2 El Planteamiento Integral 11
2.3 Cars 21- el cambio de una política sobre competitividad en una política del clima 12
2.4 Divide y vencerás 13
2.5 Intentos de debilitar las mejoras de la eficiencia en el consumo de combustible 13
1. Debilitamiento de los objetivos e inclusión del “Planteamiento Integral” 14
2. Objetivos basados en el peso 14
3. Medias sobre las flotas 15
4. Introducción gradual de las sanciones 15
5. Opción de incumplimiento para pequeños fabricantes 16

Capítulo 3: Quién controla el grupo de presión del sector automovilístico

3.1 El *lobby* alemán tiene amigos colocados en puestos importantes 17
3.2 La industria alemana del automóvil gana la “guerra comercial” 18
3.3 “Desmantelaremos” las propuestas de la Comisión 19
3.4 “No podemos cambiar el azul por el verde” 20
3.5 La industria del automóvil “no tiene en cuenta a la opinión pública” 20

Conclusión 21

Referencias 22

cambio climático
a toda velocidad

Cómo la industria automovilística está presionando para socavar la legislación de la UE sobre eficiencia en el consumo de combustible

resumen ejecutivo

Se prevé que el próximo otoño el Parlamento y el Consejo de Ministros Europeos voten una normativa en materia de eficiencia energética para los coches. Si la Comisión Europea no aprueba una legislación efectiva para mejorar la eficiencia en el consumo de combustible, se expone a incumplir sus objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero a los que se ha comprometido para 2020.

Se está produciendo un aumento de las emisiones del sector del transporte, responsable ya del 22% de la huella de carbono en la UE. Los coches causan buena parte de estas emisiones.[1] En España la situación es aún peor, el transporte responde de un cuarto de las emisiones de gases de efecto invernadero totales y ha sufrido un incremento de un 83% desde 1990 a 2005. Las emisiones debidas a los automóviles suman el 48% del total de las emisiones del tráfico y se han incrementado un 79% entre 1990 y 2005. El Observatorio de la Sostenibilidad de España estima que en 2010, las emisiones debidas al transporte pueden llegar al 40% del total. Es esencial contar con una legislación ambiciosa y severa para fomentar la eficiencia en el consumo de combustible.

La UE se ha dejado, una vez más, influir por la industria del automóvil que desea debilitar este proceso. La investigación demuestra que no existen barreras técnicas y de mercado para lograr los objetivos[2,3] de reducción de CO_2. Pero la industria ha preferido utilizar los avances técnicos de las últimas décadas para fabricar vehículos cada vez más grandes, más potentes y más contaminantes. La ausencia de un marco regulador en materia de eficiencia en el consumo de combustible les ha permitido actuar de esta manera.

Esta campaña para socavar la legislación ha estado liderada por la industria alemana, el *lobby* del automóvil más eficaz y con mejores conexiones de Europa, una campaña apoyada por partidarios situados en altas esferas de la política. Muchos políticos opinan erróneamente que lo que es bueno para la industria del automóvil, es bueno para la UE.

En dos informes promovidos en el Parlamento Europeo por Miembros del mismo a favor de una política de apoyo al sector automovilístico se intentó, por ejemplo, rebajar los objetivos de reducción de las emisiones de CO_2 y ampliar las fechas para su cumplimiento. Uno de estos informes fue elaborado por Jorgo Chatzimarkakis, Miembro del Parlamento Europeo por el Partido Liberal alemán quien abogó públicamente por "desmantelar las propuestas de la Comisión."[4]

La presión realizada por el sector del automóvil ha conseguido muchos de sus objetivos: diluir las medidas propuestas y ampliar las fechas para su cumplimiento; ha logrado desviar la responsabilidad en la reducción de emisiones de CO_2 de los fabricantes de automóviles a otros sectores; dividir a la Comisión Europea, especialmente a la Dirección General (DG) de Medio Ambiente y a la DG de Empresa e Industria; e imponer una agresiva campaña de marketing con "modelos ecológicos" y "versiones ecológicas" de sus modelos tradicionales como cortina de humo para seguir fabricando coches cada vez más pesados y más potentes.

Los fabricantes han conseguido también ampliar la fecha original para el cumplimiento de la reducción de emisiones de CO_2 de 2005 (establecida en 1995), a 2012. Y ahora la industria está presionando para conseguir otros tres años (exigiendo un objetivo para 2015).[5] Si se aceptaran estas propuestas, se duplicaría el tiempo original previsto para lograr aquellas reducciones de las emisiones que son tan cruciales para salvar el clima.

Si Europa desea seriamente hacer frente al cambio climático, debe hacer valer su postura ante el grupo de presión del sector del automóvil durante las votaciones del próximo otoño. Con un liderazgo fuerte, los políticos europeos pueden cambiar el equilibrio de poder y mejorar el impacto de la legislación propuesta. ***No podemos esperar más, no puede haber más acuerdos políticos donde la industria es la que gana y el clima sale perdiendo.***

Tácticas utilizadas por el *lobby* del automóvil

En Europa, la ACEA (Asociación de Constructores Europeos de Automóviles), el principal grupo de presión de la industria del automóvil, también ha intentado ***negar*** repetidamente la necesidad de una acción reguladora para recortar las emisiones de CO_2 del transporte. En 1991, poco después de su creación, la ACEA, anunció un acuerdo voluntario preventivo para reducir un 10 por ciento las emisiones de los automóviles entre 1993 y 2005.[6] Este acuerdo fue el primer intento de adelantarse a los planes que tenía la UE para introducir una acción reguladora que estabilizase las emisiones de CO_2 a los niveles de 1990 para el año 2000, y así lograr objetivos menos ambiciosos y a más largo plazo. Los compromisos voluntarios de la industria automovilística debían llevar a los nuevos coches a emitir como media 140 g de CO_2/km en 2008. Sin embargo, en 2006 las emisiones medias estaban en 160 g de CO_2/km.[7] De hecho, la industria automovilística alemana en realidad había aumentado sus emisiones un 0,6%.[8] Era imposible pensar que la ACEA fuera a cumplir con su compromiso.

La ACEA ha intentado repetidamente ***demorar*** cualquier acción. En 1995, la Comisión Europea anunció formalmente el objetivo de reducir el promedio de las emisiones del sector del automóvil a 120 g de CO_2/km para 2005.[9] Un año más tarde, el *lobby* del automóvil consiguió retrasar la fecha propuesta, por lo que la fecha final resulta ser "para 2005 ó 2010 como muy tarde".[10] En 1998, la fecha tope se amplió a 2012.[11] La industria, apoyada por Günter Verheugen, Vicepresidente de la Comisión y responsable de la DG de Empresa e Industria, está presionando en la actualidad para alcanzar otra moratoria hasta 2015.[12]

En mayo de 2006, la ACEA envió una nota a la Comisión afirmando que "es incorrecto proponer en este momento una legislación en materia de emisiones de CO_2".

El *lobby* del automóvil ha intentado también ***dominar*** el debate político en Europa. La ACEA ha continuado imponiendo el "Planteamiento Integrado" desde 1991, el año de su creación. El "Planteamiento Integrado" exige compartir la responsabilidad con terceros, como conductores y autoridades públicas, en materia de eficiencia en el consumo de combustible. Por supuesto, todos estos sectores tienen sus propias responsabilidades en la reducción de emisiones de CO_2 de los automóviles, pero su aportación debe ser adicional a una legislación efectiva para la mejora de la eficiencia en el consumo de combustible dirigida a los fabricantes. La industria del automóvil ha utilizado el "Planteamiento Integrado" como táctica para desviar la responsabilidad de sus propias acciones en materia de consumo de combustible, y poder seguir así fabricando coches de gama alta y consumos desmesurados.

La ACEA ha dominado también el grupo de alto nivel de la Comisión, CARS 21. Los resultados obtenidos por este comité, creado para tratar asuntos de competitividad, son utilizados por el *lobby* del automóvil para formular sus políticas en materia de eficiencia energética y emisiones de CO_2. Uno de sus mayores éxitos con CARS 21 ha sido la adopción del "Planteamiento Integrado" como política semi-oficial de la Comisión.

Los logros del *lobby* de la industria del automóvil

La industria del automóvil no ha logrado cumplir sus objetivos voluntarios de reducción de las emisiones de CO_2, y la preocupación por el cambio climático ha llevado a la Comisión Europea a anunciar, en febrero de 2007, la necesidad de una acción reguladora.

Pero, cuando la Comisión Europea publicó su propuesta legislativa en diciembre de 2007, el *lobby* del automóvil ya había conseguido debilitar el nivel de ambición hasta el punto de que esta propuesta:

- ***no ha conseguido fijar un objetivo ambicioso, conformándose con limitar las emisiones medias de los nuevos vehículos a 130 g (gramos) de CO_2 por kilómetro (km) recorrido para 2012.*** Con ello se ha debilitado el objetivo original de la UE de 120 g de CO_2/km, propuesto inicialmente en 1995. En 2006, la media de las emisiones de los coches matriculados en Europa se situaba en unos 160 g de CO_2/km.
- ***no ha logrado presentar nuevas medidas de reducción más allá de 2012;*** los objetivos sobre cambio climático en Europa llegan hasta 2020. Si la UE desea realmente alcanzar esos objetivos y paralizar el aumento de las emisiones de CO_2 procedentes del tráfico rodado, deberá asegurarse de que los fabricantes de automóviles continúen reduciendo las emisiones después de 2012.
- ***desvía la responsabilidad del recorte de las emisiones de CO_2 de los fabricantes de automóviles a otros sectores*** con el "Planteamiento Integrado".
- ***reduce el objetivo de mejoras de eficiencia*** basando los requisitos de emisiones en el peso de los vehículos en lugar del área. El aumento del peso ha sido un factor importante en el fracaso de la industria del automóvil a la hora de reducir radicalmente las emisiones de CO_2 en el pasado.
- ***basa los objetivos en la media de las flotas,*** con lo que los fabricantes pueden seguir produciendo coches muy contaminantes, ya que pueden "equilibrar" sus emisiones con modelos más pequeños y más limpios.
- ***fija sanciones muy bajas*** para los fabricantes que no cumplan, permitiéndoles demorar la puesta en marcha de acciones efectivas, ya que sólo se aplicarán sanciones fuertes a partir de 2015. Si se quiere crear un incentivo para fabricar coches más eficientes, las sanciones deben superar el coste de los cambios necesarios para cumplir la legislación, y se deben poner en marcha lo antes posible.
- ***permite opciones de incumplimiento para los fabricantes que producen menos de 10.000 coches.*** De esta forma no se atajan las emisiones de algunos de los coches más derrochadores y más contaminantes como, por ejemplo, los de Porche.

Los alemanes ganan la "guerra comercial"

Todas las propuestas de la Comisión no favorecen a todos los fabricantes de automóviles de la misma forma. Los intereses de la industria alemana se concentran en el segmento de vehículos de gama alta y difieren considerablemente de los de fabricantes de automóviles franceses e italianos, especializados en modelos más pequeños y ligeros, de producción en masa.

Cuando la Comisión publicó su informe en febrero de 2007, el Director Ejecutivo de Porsche, Wendelin Wiedeking, declaró que "estamos ante una guerra comercial en Europa con franceses e italianos enfrentados contra alemanes."[14]

Una guerra comercial en la que los alemanes son los ganadores siempre, ayudados por políticos de alto nivel como la Canciller alemana Angela Merkel, y Verheugen.

La posición alemana ha dominado la lucha sobre los dos temas más conflictivos: el peso o el tamaño para medir las reducciones de CO_2 y la denominada "pendiente de la curva", la línea en un gráfico que mide el peso medio de una flota y el CO_2 emitido, y define el objetivo de reducción final para cada fabricante. Cuanto menos inclinada sea la curva, mayor esfuerzo se requerirá de los coches más pesados para reducir sus emisiones de CO_2, y a mayor pendiente de la curva, menor será el esfuerzo necesario. Franceses e italianos piden un parámetro basado en el tamaño, así como una curva de baja pendiente (20-30% como máximo). Los alemanes querían una curva con una pendiente de un 80-85%. La Comisión aceptó una curva de un 60%, favorable a la industria alemana[15], y también optaron por el parámetro basado en el peso.

Como dijo el Ministro de Medio Ambiente francés, Jean-Louis Borloo, en respuesta a un comentario alemán sobre las sanciones, "resulta difícil justificar que los coches más pesados y más potentes deban gozar de un derecho internacional para contaminar más que otros."[16]

El *lobby* del automóvil – ¿Sigue con el viejo juego?

Además de su intento por debilitar la puesta en práctica de una política sobre eficiencia en el consumo de combustible, la industria del automóvil ha lanzado una ofensiva de lavado de cara ecológico de grandes dimensiones. Se ocultan tras una cortina de humo para seguir fabricando coches cada vez más grandes y más potentes.

Pero el cambio climático, la escalada de precios del crudo y la crisis financiera están cambiando las reglas por las que se rige la economía. Los consumidores europeos y estadounidenses están optando por coches más racionales; y los mercados emergentes, como Asia y Sudamérica, piden cada vez más modelos pequeños y de bajo consumo.[17]

Como se pregunta el diario *The Economist*, "Alemania produce algunos de los vehículos más rápidos y lujosos del mundo, pero, ¿no ha quedado hoy obsoleta esa forma de actuar?".[18]

Aún estamos a tiempo

Los políticos europeos se han rendido durante demasiado tiempo ante la presión del *lobby* del sector automovilístico, especialmente el alemán.

Si no asume una posición firme, Europa no podrá cumplir con los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero previstos para 2020.

Pero aún estamos a tiempo. Los Miembros del Parlamento Europeo y los Ministros de cada estado todavía pueden levantar su voz contra este grupo de presión y demostrar el liderazgo en los asuntos sobre cambio climático que dicen tener. El próximo otoño pueden votar contra una legislación débil y enfrentarse a las prácticas obsoletas propuestas por el *lobby* automovilístico y sus defensores.

Si se quiere tener éxito en la reducción de las emisiones de CO_2 procedentes de los turismos y los vehículos industriales ligeros, la regulación de la UE debe:

- incluir una reducción obligatoria de la media de las emisiones de CO_2 de los nuevos coches a 120 g/km para 2012 y de 80 g/km para 2020, con objetivos de mejora continua.
- apoyar incentivos para reducir el peso de los vehículos utilizando como parámetro el tamaño y no el peso.
- disuadir a los incumplidores estableciendo límites sobre las emisiones medias de las flotas para cada fabricante que comporten una sanción mínima de 150 € por gramo emitido sobre el límite, por cada coche vendido.
- fijar límites en las emisiones de CO_2 para cada modelo de coche, prohibiendo los vehículos que contaminen demasiado.

01

cambio climático a toda velocidad

Cómo la industria automovilística está presionando para socavar la legislación de la UE sobre eficiencia en el consumo de combustible

introducción

"Resulta crucial atajar el cambio climático para proteger el futuro de nuestro planeta. Esto ofrece a la vez nuevas e importantes oportunidades para Europa. Ha llegado el momento de aprovechar estas oportunidades con confianza y sin vacilar"[19]

José Manuel Barroso, Presidente de la Comisión Europea, enero de 2008.

Se prevé que el próximo otoño, el Parlamento Europeo y el Consejo de Ministros voten una normativa en materia de eficiencia energética para vehículos. Europa se sitúa como líder mundial en contra del cambio climático, pero no consigue hacer frente al *lobby* del automóvil. Si la Comisión no consigue legislar de forma eficaz para aumentar la eficiencia en el consumo de combustible se expone a incumplir sus objetivos de reducción de los gases de efecto invernadero.

Las emisiones procedentes del sector del transporte, responsable del 22% de las emisiones totales en la UE, siguen aumentando.[20] Los coches contribuyen de manera importante a este incremento, y la introducción de mejoras en materia de eficiencia es vital si queremos reducir dichas emisiones.

Hasta ahora los miembros del Parlamento Europeo se han rendido ante la industria del automóvil, liderada por las empresas alemanas, que han conseguido demorar y debilitar los objetivos políticos encaminados a una mayor eficiencia del motor y continúan exigiendo nuevas concesiones. La campaña de la industria para socavar una legislación efectiva en materia de emisiones se ha visto apoyada por personalidades de gran influencia política. Muchos políticos mantienen la idea errónea de que lo que es bueno para la industria del automóvil es bueno también para la UE.

El mandato de la Comisión Europea (la Comisión) para introducir una legislación en materia de eficiencia del combustible debe provenir de la Dirección General de Medio Ambiente, pero ésta se ve constantemente influida por la Dirección General de Empresa e Industria, a su vez muy influida por el grupo de presión de la industria del automóvil.

El mundo está sufriendo ya los efectos del cambio climático. Si no se toman medidas, miles de millones de personas sufrirán las consecuencias de unas condiciones climatológicas extremas, sequías y hambrunas. El Presidente de la Comisión Europea, José Barroso, ha afirmado que: "es crucial atajar el cambio climático para proteger el futuro de nuestro planeta."

Si la UE desea seriamente hacer frente al cambio climático, debe hacer valer su postura ante el grupo de presión del sector del automóvil durante las cruciales votaciones del próximo otoño. No podemos esperar más, no puede haber más acuerdos políticos donde la industria es la que gana y el clima sale perdiendo.

Hasta la fecha la industria ha conseguido:

- Demorar la puesta en marcha de una acción legislativa imponiendo constantemente acuerdos voluntarios.
- Diluir los objetivos propuestos y sus marcos de cumplimiento.
- Desviar la responsabilidad de reducción de emisiones de CO_2 de los fabricantes de automóviles
- Dividir a la Comisión Europea, en particular a la Dirección General de Medio Ambiente y a la Dirección General de Empresa e Industria. La DG de Empresa e Industria adopta siempre la postura del *lobby* del automóvil y ha socavado el mandato de la DG de Medio Ambiente para fijar normas en materia de eficiencia del combustible.
- Utilizar campañas publicitarias agresivas intentando vender "modelos ecológicos" y "versiones ecológicas" de sus modelos tradicionales como una pantalla de humo para continuar fabricando coches más pesados y más potentes.

Los fabricantes de coches habían conseguido retrasar ya la fecha para alcanzar la reducción de emisiones de CO_2 establecida desde 2005 (originariamente era 1995) a 2012.[21] Ahora la industria quiere que se aplace tres años más. Si se tiene en cuenta su demanda más reciente, los fabricantes de automóviles pueden lograr que se duplique el tiempo previsto originalmente para poner en marcha la política sobre reducción de emisiones de CO_2.[22]

1991: Se crea la ACEA, la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles. De forma preventiva, en un intento de evitar cualquier regulación, anuncia que sus miembros están preparados, en el marco de un acuerdo voluntario, para reducir las emisiones de CO_2 de los turismos en un 10% entre 1993 y 2005.

1995: La Comisión Europea anuncia formalmente un objetivo para las emisiones medias de nuevos vehículos de 120 g de CO_2/km para 2005, como parte de su "estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO_2 de los turismos y mejorar el consumo de combustible".

"Alemania produce algunos de los coches más rápidos y más lujosos del mundo, pero, ¿no ha quedado hoy obsoleta esa forma de actuar?" ***The Economist.***[23]

1.1 El *lobby* del automóvil: ¿sigue con el viejo juego?

La industria alemana del automóvil, apoyada por políticos de alto nivel, se ha situado a la vanguardia en la lucha para evitar la puesta en marcha de una acción reguladora. Su grupo de presión ha sido apoyado por importantes políticos alemanes, incluyendo su Canciller, Angela Merkel, y Günter Verheugen, el Vicepresidente de la Comisión y jefe de la DG de Empresa.

Históricamente la industria alemana, en mayor medida que los fabricantes franceses e italianos, se ha especializado en vender el sueño de la potencia, el confort y la velocidad (ilimitada). Pero el cambio climático, la escalada de los precios del crudo y la crisis financiera están cambiando las reglas por las que rige la economía.

Los consumidores europeos y estadounidenses están optando por coches más racionales. Los mercados emergentes de Asia y Sudamérica piden cada vez más utilitarios pequeños y de bajo consumo.[24] En Estados Unidos, el *New York Times* constata que "la escalada de precios del petróleo está convirtiendo la opción de los americanos por coches más pequeños en una estampida." El periódico cita al analista jefe de ventas de Ford afirmando que esta tendencia representa "el cambio más importante que he observado en el mercado en mis 31 años de estancia aquí."[25]

Según *The Economist*: "crece la sospecha de que los fabricantes alemanes no se hayan percatado de los dos grandes cambios en la demanda: modelos más económicos en consumo de combustible, especialmente en los países desarrollados, y coches "baratos", especialmente en Asia."[26]

La Comisión ha descubierto que una mayor eficiencia en el consumo de combustible "fortalecerá la competitividad en la industria automovilística europea debido a la creciente evidencia, incluso entre los principales responsables de los mercados financieros, de que la eficiencia del combustible se convertirá en un factor cada vez más importante en la competitividad de los fabricantes de automóviles al aumentar las restricciones en emisiones de carbono en el mundo."[27]

Pero, a pesar de este hecho, la Comisión se ha dejado manipular por la industria automovilística, especialmente por el *lobby* alemán en lugar de defender el clima.

Recuadro 1 ¿Por qué se necesita una legislación europea sobre las emisiones de CO_2 de los vehículos?

Se necesita una acción urgente para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero provocadas por el sector del transporte. Si la Unión Europea (UE) no crea una legislación efectiva contra los vehículos contaminantes, no podrá lograr los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero que se ha planteado para 2020. El transporte es responsable del 22% de la huella de carbono en la UE (los coches particulares producen actualmente el 12% del total), y las emisiones de este sector están aumentando a gran velocidad. Entre 1990 y 2005 las emisiones procedentes del transporte aumentaron un 26% en el viejo continente.
Los fabricantes de automóviles continúan evadiendo sus responsabilidades en la lucha contra el cambio climático. Hace diez años los fabricantes de automóviles prometieron bajar la media de emisiones de CO_2 de los vehículos nuevos vendidos en Europa a 140 g/km para 2008-9. Los progresos para reducir las emisiones de carbono se han paralizado, dejando de manifiesto que sus promesas han sido sólo una táctica para demorar la puesta en marcha de leyes de obligado cumplimiento. En 2006 sólo habían conseguido bajar esta media a 160 g/km, pero habían logrado su verdadero objetivo: interrumpir durante años cualquier progreso importante al respecto.
La tecnología ya existe, pero no se implanta a gran escala. No se necesitan grandes desarrollos técnicos para cumplir el límite exigido por Greenpeace para 2012 (120 g de CO_2/km). La industria del automóvil ha incorporado mejoras en la eficiencia de los motores desde hace dos décadas, pero ha preferido utilizar las nuevas tecnologías para crear modelos más potentes y más pesados en lugar de fabricar coches menos contaminantes. Los nuevos coches y los prototipos exhibidos en los salones del automóvil de todo el mundo, así como en las campañas publicitarias, demuestran los beneficios que pueden lograrse, pero la industria no aplica estas mejoras a gran escala.

1996: El *lobby* del sector del automóvil consigue demorar la fecha propuesta por la Comisión, siendo ahora la fecha límite "2005, ó 2010 como muy tarde".

1998: Bajo un nuevo acuerdo voluntario, la Comisión Europea y la ACEA establecen el objetivo a medio plazo de reducir el 25% de las emisiones de CO_2 de los turismos para 2008, lo que significaría disminuir las emisiones medias de las flotas de los nuevos vehículos a 140 g de CO_2/km para 2008.

Tabla 1 Resumen

Lo que propone la UE[32]	Lo que necesita el clima
• Un estándar de eficiencia en el consumo de combustible de 130 g de CO_2 por kilómetro recorrido • Que otras medidas de eficiencia puedan contribuir con otros 10 g de CO_2/km a ese estándar • Un objetivo único para 2012 • Objetivos menos severos para fabricantes de coches más pesados *(un parámetro basado en el peso)* • Una opción para que los coches que más consuman puedan ponderarse con modelos que contaminen menos • Sanciones que empiecen desde 20 € por gramo y por coche y suban hasta 95 € por gramo y coche para 2015 • Opciones de incumplimiento para los fabricantes que producen menos de 10.000 coches	• 120 g de CO_2/km, tal y como la Comisión anunció originalmente en 1995 • Que esas medidas se consideren como extras sobre el estándar de 120 g de CO_2/km • Un objetivo adicional de 80 g/km para 2020 y un compromiso de mejoras constantes • Un estándar que refleje el tamaño de un coche, no su peso *(un parámetro basado en el tamaño)* • Un límite de emisiones de CO_2 superior por coche • Sanciones que lleven al cumplimiento de las leyes; 150 € por gramo y por coche desde 2012 • Ninguna excepción

1.2 La tecnología está lista para dar luz verde a los automóviles

Las investigaciones demuestran que pueden lograrse reducciones importantes a corto plazo, incluso sin necesidad de introducir grandes cambios en la oferta de ventas, utilizando tecnología ya existente. Un experimento de modelización del Club del Automóvil Alemán (ADAC) ha demostrado que es posible y económicamente viable lograr una reducción de un 19% de las emisiones CO_2.[28]

La asesora del gobierno británico sobre vehículos y cambio climático, Julia King, afirma que puede lograrse un recorte del 30% para los nuevos automóviles en unos 5-10 años utilizando una selección reducida de tecnologías económicas.[29] King afirma que "debemos evitar nuevas demoras de la fecha propuesta" para la entrada en vigor de la normativa de la EU en materia de emisiones de CO_2."[30]

Por tanto, no existen barreras tecnológicas, ni de mercado que impidan alcanzar los objetivos de reducción de las emisiones de CO_2 establecidos. Pero en lugar de utilizar esos avances para fabricar modelos que consuman menos, la industria ha elegido utilizarlos para fabricar coches aún mayores, más potentes, y más contaminantes, y a esto ha contribuido la ausencia de un marco regulador que se lo impida. Una legislación fuerte fomentaría la puesta en práctica de mayores esfuerzos en materia de eficiencia en el consumo de combustible. Y a pesar de todo esto la UE, una y otra vez, ha dejado que la industria del automóvil acalle sus esfuerzos.

1.3 Necesidad urgente de actuar

Pero aún no es demasiado tarde. Con un liderazgo fuerte, los miembros del Parlamento Europeo pueden cambiar el equilibrio de poder y mejorar la eficacia de la legislación propuesta. La votación de este otoño es crucial. Los políticos europeos pueden y deben hacer valer sus propuestas sobre el clima.

Con el fin de conseguir una reducción importante en las emisiones de CO_2 de los vehículos de pasajeros, la regulación de la UE debe:

- incluir una reducción de obligado cumplimiento de las emisiones medias de CO_2 generadas por las flotas de nuevos vehículos a 120 gramos por kilómetro (g/km) para 2012 y 80 g de CO_2/km para 2020, con la incorporación continuada de objetivos más ambiciosos.
- apoyar incentivos para reducir el peso de los vehículos utilizando como parámetro el tamaño y no el peso.
- disuadir a los incumplidores estableciendo límites de emisiones medias sobre las flotas de cada fabricante que supongan una sanción mínima de 150 € por gramo que supere el límite y por coche vendido.
- fijar límites en las emisiones de CO_2 para cada vehículo, asegurando el cumplimientode la legislación aprobada por la UE[31] y prohibiendo los vehículos que contaminen demasiado.

Recuadro 2 Las emisiones en España pisan el acelerador

En España la situación empeora. Las emisiones de gases de efecto invernadero debidas al transporte se estiman en un 25% del total. De estas, un 90% se debe al tráfico rodado. Las emisiones debidas a los automóviles suman el 53% del total de las emisiones por carretera y han aumentado un 79% entre 1990 y 2005.

El Observatorio de la Sostenibilidad de España estima que en 2010, las emisiones debidas al transporte podrían llegar al 40% del total.

Abril de 2004: La ACEA pide a la Comisión que tenga en cuenta "un mayor número de factores" a la hora de fijar objetivos de emisiones para después de 2008. Comienzan imponiendo activamente a la Comisión el "Planteamiento Integrado", que desvía responsabilidades de los fabricantes a otros sectores.

Enero de 2005: El entonces Presidente de la ACEA, Bernd Pischetsrieder y el responsable de la DG de Empresa e Industria, Günter Verheugen, crean un grupo de trabajo de alto nivel, denominado CARS 21, cuyo objetivo principal es "aumentar la competitividad de la industria europea del automóvil."

alimentando la guerra de propaganda

"La industria tiene un poder político increíble y normalmente encuentra una forma de neutralizar la mayoría de las leyes"

Un analista europeo destacado del sector automovilístico[33]

2.1 La campaña de relaciones públicas 3-D

Durante casi veinte años la industria del automóvil ha evitado con éxito la acción legislativa sobre reducción de CO_2 de vehículos.

Al ganar importancia en la agenda política el problema del cambio climático, quedó manifiesto que los acuerdos voluntarios de la industria no estaban dando los resultados esperados y la Comisión acordó la necesidad de una acción reguladora. La industria del automóvil sigue luchando a conciencia para mantener su modelo insostenible de negocio.

Ha empleado una estrategia de relaciones públicas sencilla y a la vez sofisticada denominada "técnica 3-D": ***Negar*** (***Deny***, en inglés) que hay un problema, ***Demorar*** cualquier acción reguladora y, cuando no se puede demorar más la regulación; ***Dominar*** cualquier respuesta política.[34] La industria ha intentado poner en entredicho la evidencia científica del cambio climático (negar), insistir en compromisos voluntarios para actuar sola ante el problema de las emisiones de gases de efecto invernadero (demorar) e introducir conceptos políticos favorables a la industria del automóvil (dominar).

En Estados Unidos, los grandes gigantes del automóvil, como Chrysler, Ford y General Motors, al igual que la Asociación Americana de Fabricantes de Automóviles, fueron los primeros en negar la evidencia del cambio climático. En los años 90 se unieron a la Coalición Global del Clima, un grupo de gran influencia que representa los intereses comerciales de la industria del automóvil y lidera la campaña de la industria, para poner en entredicho la evidencia científica del cambio climático y debilitar el debate sobre la aplicación de una acción reguladora.[35] Recientemente la industria del automóvil y los concesionarios han intentado impedir que los legisladores pongan en práctica las estrictas regulaciones existentes en el estado de California para regular las emisiones de gases de efecto invernadero.[36]

En Europa, el principal *lobby* de la industria del automóvil, la ACEA (Asociación de Constructores Europeos de Automóviles) ha intentado también ***negar repetidamente*** la necesidad de una acción reguladora para recortar las emisiones dañinas para el clima. En 1991, el mismo año de su constitución, la ACEA, anunció un acuerdo voluntario preventivo para reducir un 10 por ciento las emisiones de los vehículos entre 1993 y 2005. Este acuerdo fue el primer intento de situarse por delante de los planes de la UE, introduciendo una acción legisladora para estabilizar las emisiones de CO_2 a los niveles de 1990 para el año 2000. Mientras el *lobby* del automóvil y la Comisión discutían sobre el método más conveniente para reducir las emisiones de CO_2, la ACEA anunciaba su inclinación por un nuevo concepto: el "Planteamiento Integral"[a] (ver sección 2.2).

En mayo de 2006, ante la creciente preocupación política sobre la incapacidad de la industria del automóvil para actuar sobre sus niveles de emisiones, el nuevo Presidente de la ACEA, Sergio Marchionne, envió un comunicado a Verheugen, donde se reafirmaba categóricamente en la opinión de la ACEA: "que es inadecuado proponer una legislación en materia de emisiones de CO_2 en este momento."[37] Una copia de esta carta fue enviada al Comisario europeo de Medio Ambiente Stavros Dimas, a los ministros austriacos (cuyo país ocupaba la presidencia de la UE en ese momento) y a los Ministros de Francia y Alemania.

En octubre de 2006, Dimas pidió una "legislación para recortar lo antes posible las emisiones de CO_2 de automóviles." En ese momento la ACEA se dirigió a él directamente argumentando que sería "prematuro" poner en marcha una legislación al respecto."En la carta "se observaba con sorpresa la existencia de comunicados de prensa alegando sus comentarios a los medios acerca de como la ACEA no cumpliría su compromiso en materia de emisiones de CO_2 de vehículos y que por tanto la DG de Medio Ambiente apoyaba la sustitución del compromiso por una legislación."[38]

La ACEA confirmó también que su compromiso con el acuerdo voluntario en vigor "hasta 2008 y sus resultados finales no estarán disponibles antes de 2010."[39] La consecuencia generada era que no podría hacerse nada antes de 2010.

En 2007, los datos de la ONG *Transport & Environment* (T&E)[40] demostraban como la industria ha incumplido reiteradamente sus compromisos voluntarios y como es más que improbable que la ACEA pueda cumplir sus objetivos.

En esta situación cabe observar también que los esfuerzos de los fabricantes de automóviles difieren considerablemente de un país a otro. Las emisiones procedentes de la industria alemana del automóvil aumentaron un 0,6% en 2006, y en ese mismo año los fabricantes franceses, italianos (y japoneses) consiguieron recortar sus emisiones un 1,6%.[41]

a Cuando se usa el Planteamiento Integral con un artículo definido (el) las iniciales se deberán redactar en mayúsculas. Cuando al contrario, se indicará con un artículo indeterminado (un) las iniciales deberán ir en minúsculas.

Febrero de 2006: Un acta de Verheugen revela que "la estrategia futura de la Comisión se basará en un planteamiento integrado sobre CO_2", el primer indicador de que la Comisión tiene muy en cuenta las opiniones de la industria automovilística.

Agosto de 2006: La información publicada por la ONG *Transport & Environment* (T&E) indica que la industria no está dispuesta a cumplir los objetivos de reducción de CO_2 prometidos. Según un portavoz de Verheugen, la situación era "muy insatisfactoria"; si el método de "la zanahoria" no daba resultado, la Comisión pasaría al método "del palo", con una acción legislativa.

La ACEA ha intentado en todo momento ***demorar*** también la fecha final de entrada en vigor. En 1995, la Comisión Europea anunció formalmente un objetivo para el promedio de emisiones del sector del automóvil de 120g de CO_2/km para 2005. Un año más tarde el *lobby* del automóvil consiguió demorar la fecha propuesta, por lo que entonces la fecha final sería "para 2005, ó 2010 como muy tarde."[42] Cuando en 1998 la Comisión formó el acuerdo voluntario con al ACEA, la fecha de cumplimiento se retrasó a 2012.[43] La industria, apoyada por Verhungen, ahora está presionando para posponer aún más esta fecha, hasta 2015.[44]

Los esfuerzos por negar la necesidad de tomar medidas y por ***retardar*** la entrada en vigor de una legislación se han visto acompañados por los intentos por ***dominar*** el debate político europeo. Uno de sus éxitos más importantes fue el establecimiento del "Planteamiento Integral" implicando a terceros, como única solución para realizar "un progreso sostenible en esta materia".[45] La ACEA consiguió dominar el Grupo de Alto Nivel CARS 21 (ver sección 2.3), creado por la Comisión, consiguiendo con ello que el Planteamiento Integral se convirtiera en una política semi-oficial de la Comisión.

2.2 El Planteamiento Integral

La industria del automóvil ha situado el "Planteamiento Integral" al frente de sus negociaciones desde 1991. El "Planteamiento Integral" exige que se responsabilice de la eficiencia en el consumo de combustible también a otros sectores, como empresas, conductores y autoridades públicas y pide un mayor desarrollo de combustibles eficientes, de hábitos de conducción más responsables con el medio ambiente, y la mejora de los flujos de tráfico en zonas interurbanas.[46] Aunque no cabe duda de que todos estos sectores tienen sus propias responsabilidades en la reducción de emisiones de CO_2 de vehículos, esto debe ser un elemento adicional a una legislación efectiva sobre eficiencia en el consumo de combustible. La industria del automóvil ha utilizado este concepto como táctica para desviar la responsabilidad de sus propias acciones en materia de eficiencia en el consumo de combustible.[47]

Cuanto más se recomienda el "Planteamiento Integral", más vehículos de gama alta y gran consumo se fabrican. Por ejemplo, BMW y Mercedes utilizan el argumento de que otros sectores también deben tomar medidas, y así ellos pueden seguir fabricando coches cada vez más grandes, diluyendo su responsabilidad frente al cambio climático.[48]

En abril de 2004, al ganar importancia en la agenda de la Comisión el problema de las emisiones de CO_2 procedentes de vehículos, la ACEA llevó a cabo una acción preventiva pidiendo a la Comisión que tuviera en cuenta "un mayor número de factores a la hora de fijar objetivos de emisiones a partir del 2008." De nuevo su solución, el "Planteamiento Integral" incluía una recomendación de combustibles alternativos y agrocombustibles[b], una mejor gestión del tráfico, el diseño de infraestructuras y una mayor educación vial.[49]

El entonces director de política medioambiental de la ACEA, Hermann Meyer, afirmó de modo terminante que "el coste marginal que supone reducir las emisiones de CO_2 con tecnología nueva está aumentando considerablemente. Nos estamos quedando sin margen."[50] El mensaje era claro: "Hemos hecho nuestras tareas."

El éxito de la campaña de la industria del automóvil ha sido tal que el "Planteamiento Integral" ahora se considera fundamental dentro de la política sobre vehículos de la Comisión. En febrero de 2006, en las notas preparatorias de Verheugen para una reunión con el Presidente de la ACEA, Sergio Marchionne, afirmaba que la "estrategia futura" de la Comisión se basaría en un planteamiento integral del CO_2 "vital" para "compartir la carga de forma más justa."[51]

Junto con su campaña para lograr que el "Planteamiento Integral" fuera aceptado, la industria siguió haciendo campaña para ampliar lo más posible la definición, sencillamente, cuanto más amplio sea el cometido de otras industrias o sectores, menor será para la industria del automóvil. En julio de 2006, Ivan Hodac, Secretario General de la ACEA envió una nota a la DG de Empresa e Industria y a la DG de Medio Ambiente donde afirmaba que "es de suma importancia que todos los elementos del Planteamiento Integral… sean investigados con el fin de crear una base sólida para políticas futuras."[52]

b Greenpeace cree que los agrocombustibles producidos de forma sostenible podrían tener tan sólo un papel menor en el sector del transporte y que no deberían incorporarse a la legislación para la mejora de la eficiencia de los coches. Además, cada vez más estudios científicos demuestran que la mayoría de los agrocombustibles producidos a día de hoy están provocando impactos medio ambientales muy severos, mientras que es dudosa su contribución a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Octubre de 2006: El Comisario de Medio Ambiente de la UE, Stavros Dimas, anuncia su escepticismo ante el compromiso de reducción de CO_2 de la industria automovilística y pide la implantación de "una legislación de obligado cumplimiento para recortar las emisiones de CO_2 de los coches".

Noviembre de 2006: Pischetsrieder envía una carta a Verheugen y a Dimas, tratando de imponer el "Planteamiento Integrado".

alimentando la guerra de propaganda

En septiembre de 2006, como parte interesada del Programa Europeo sobre el Cambio del Climático (ECCP), la ACEA observó que se debían considerar todas las medidas en el "Planteamiento Integral" y que asuntos como "la conducción ecológica, agrocombustibles[c] y la introducción de impuestos podrían medirse en gramos de CO_2 por kilómetro."[53]

El grupo dominado por la industria se aseguró el disminuir el número de requisitos para los fabricantes de automóviles en relación a la reducción de los niveles de CO_2. "El grupo apoya plenamente la aplicación de un ***planteamiento integral*** que implique a fabricantes de automóviles, proveedores de petróleo y combustibles, talleres, clientes y conductores, y autoridades públicas", concluye el informe final de CARS 21.[54] Según palabras de un directivo del sector del automóvil, "el hecho de que la Comisión Europea tenga en cuenta las voces colectivas de la industria del automóvil es un avance importante ... Se trata de un gran cambio."[55]

2.3 CARS 21- el cambio de una política sobre competitividad en una política del clima

El Grupo de Alto Nivel CARS 21 fue creado en enero de 2005 por el entonces Presidente de la ACEA, Bernd Pischetsrieder, y el Comisario Verheugen. Su principal cometido era "potenciar la competitividad de la industria europea del automóvil."[56]

Aunque la Comisión afirmó más adelante que las principales partes interesadas estaban incluidas en CARS 21 (Estados Miembros, la industria, Organizaciones No Gubernamentales [ONGs] y miembros del Parlamento), la composición de este grupo resultó reveladora: siete representantes de la industria, un solo representante de las ONGs (el Instituto para una Política Europea del Medio Ambiente), y ningún representante de los consumidores. Los dos únicos miembros del Parlamento del grupo son conocidos por su apoyo a la industria del automóvil: Malcolm Harbour[57] y Garrelt Duin, ambos eran directores del Fórum del Automóvil y Sociedad, en aquel momento. Y Harbour continúa en ese puesto a día de hoy.[58]

La creación de CARS 21 fue muy criticada. La Organización de Consumidores Europeos (BEUC) comentó "tememos que el grupo sea manipulado para que no constituya más que una junta para las peticiones especiales y las hostilidades de la industria ante las diferentes medidas progresivas encaminadas a mejorar el bienestar medioambiental y de los consumidores y para culpar a todos los demás de las dificultades actuales."[59]

Sus temores no fueron infundados. CARS 21 es utilizado por el *lobby* del automóvil en debates sobre cambio climático y eficiencia en el consumo de combustible, con lo cual las conclusiones de un comité creado para fomentar la competitividad están siendo utilizadas para formular una política en materia de eficiencia energética y emisiones de CO_2. El mayor éxito de la industria con CARS 21 ha sido la adopción por parte de la Comisión del "Planteamiento Integral".

En un discurso ante el Fórum del Automóvil y Sociedad en febrero de 2008, Verheugen afirmaba: "el concepto de un planteamiento integral en las emisiones de CO_2 de vehículos de nueva fabricación fue desarrollado en CARS 21. Estoy satisfecho de que este concepto se haya puesto en práctica."[60] Pero Verheugen estaba equivocado. El "Planteamiento Integral" fue diseñado por unos asesores políticos especialistas en el arte de maquillar la realidad de la industria ("spin doctors") unos diecisiete años antes que CARS 21.

Pero CARS 21 ha sido una herramienta vital utilizada por el grupo de presión de la industria del automóvil para convertir el "Planteamiento Integral" en una política semi-oficial de la Comisión.

La industria considera las recomendaciones de CARS 21 como un umbral que no puede cruzarse; aunque socave la acción de los Estados Miembros de la UE y/o de la Comisión.

c Greenpeace piensa que la producción sostenible de los agrocombustibles tendrá sólo un pequeño papel en el sector del transporte, y no debería formar parte de la legislación en materia de eficiencia de los vehículos. Además, un creciente número de estudios científicos demuestra que la mayoría de los agrocombustibles producidos actualmente tienen un grave impacto negativo desde el punto de vista medio ambiental, mientras que su contribución real a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero es bastante cuestionable.

Enero de 2007: Renault, PSA/Peugeot-Citröen y Fiat se niegan a firmar una carta enviada a la Comisión por los responsables de cinco fabricantes de automóviles alemanes en protesta por los planes de reducción a 120 g de CO_2/km: se trata del primer indicador de división en el seno de la ACEA, franceses e italianos por un lado, alemanes por otro.

Febrero de 2007: La Comisión decide reemplazar los acuerdos voluntarios por una legislación pertinente, y decide también seguir un planteamiento integrado como medio para alcanzar el objetivo de la UE de 120 g/km de emisiones de dióxido de carbono (CO_2) como media para los nuevos coches en 2012.

2.4 Divide y vencerás

Además de una intensa presión por parte del sector del automóvil encaminada a demorar cualquier acción reguladora y a dominar toda respuesta política, se utiliza también otra táctica clásica del mundo de las relaciones públicas: divide y vencerás.

La industria del automóvil ha intentado repetidamente dividir a la Comisión utilizando una técnica de aislamiento o de socavación de la posición adoptada por la DG de Medio Ambiente, fomentando a la vez una estrecha relación de trabajo con la DG de Empresa e Industria.

La misma ayudó a crear un agrio debate entre el Comisario Verheugen y Dimas, en favor de un objetivo de obligado cumplimiento de 120 g de CO_2/km para 2012.[61]

El 17 de enero de 2007, la poderosa VDA (la asociación alemana de fabricantes de automóviles) envió una misiva a Verheugen donde se recogía su "amplio acuerdo" en determinados asuntos, agradeciéndole "su clara posición sobre la relevancia de la política de competencia en las decisiones subsiguientes – especialmente para los productores alemanes."[62] Con esto quedaba probada la estrecha relación y la connivencia existentes entre la industria alemana del automóvil y el propio Verheugen.

Cuatro días más tarde, el Presidente de la ACEA Marchionne se dirigió al Presidente de la Comisión Barroso en un intento por socavar la posición de la DG de Medio Ambiente: "por desgracia", señalaba Marchionne, "hemos constatado que algunos servicios de la Comisión no respetan el Planteamiento Integral … obvia decir la importancia de las implicaciones de una política como ésta para la competitividad de la industria europea del automóvil y el empleo." Sería "negativo para el bienestar de toda Europa". El gran aliado de la industria del automóvil, Verheugen, aparecía en copia de la misiva,la persona que percibían como su enemigo, Dimas, no lo estaba.[63]

El 25 de enero de 2007, la ACEA envió un documento a la DG de Empresa e Industria cuestionando si la posición de la DG de Medio Ambiente "tiene sentido" o "ignora otras acciones" y concluye manifestando que la propuesta política de la DG de Medio Ambiente es "excesivamente costosa."[64]

Dos días más tarde, Frank Overmeyer, jefe del Departamento de estrategia reguladora de DaimlerChrysler envió un correo a Reinhard Schulte-Braucks, jefe de la Unidad de Industria de Automoción de la DG de Empresa e Industria, conocido entre los comisarios por su inclinación hacia la industria alemana del automóvil,[65] deseándole "buena suerte con los esfuerzos internos de la Comisión."[66]

Aunque Verheugen influyó considerablemente en la redacción de la legislación, para él las propuestas no fueron suficientemente satisfactorias. El Comisario pedía sanciones menores y exigía más flexibilidad para que las empresas lograran los recortes. Verheugen se negó a participar en una conferencia conjunta con Dimas para anunciar las propuestas, celebrada en diciembre de 2007.[67]

En mayo de 2008, Verheugen ha contemplado como un reto la fecha límite de 2012 afirmando ante el diario alemán *Handelsblatt* que si bien apoya "plenamente" el plan de la Comisión, piensa que "la industria europea del automóvil [sólo] podrá cumplir el objetivo sin grandes dificultades a partir 2015."[68]

2.5 Intentos de debilitar las mejoras de la eficiencia en el consumo de combustible

En febrero de 2007, la Comisión anunció su revisión de la "estrategia comunitaria de 1995 de reducción de las emisiones de CO_2 procedentes de los turismos y de mejora en el consumo de combustible". La Comisión aceptó la necesidad de implantar una acción reguladora.

Cuando la Comisión anunció su propuesta legislativa en diciembre de 2007, el grado de ambición había quedado bastante diluido.

Marzo de 2007: El Consejo Europeo aprueba un recorte de al menos un 20% de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2020, comparado con los niveles de 1990.

Mayo de 2007: El Consejo de Competitividad reafirma su apoyo a "un planteamiento integrado como propone la Comisión, para reducir las emisiones de CO_2 causadas por los vehículos a motor".

alimentando la guerra de propaganda

La presión de la industria y el apoyo equivocado hacia las demandas de los fabricantes de automóviles han retardado seriamente la puesta en práctica de una regulación en materia de eficiencia en el consumo de combustible y ha desmantelado la legislación propuesta hasta el punto de que:

- ***no ha conseguido fijar un objetivo ambicioso*** ratificando el objetivo a largo plazo para nuevo vehículos en 2012 de 130g (gramos) de CO_2 por kilómetro (km) recorrido. Con ello se ha debilitado el objetivo original de la UE de 120 g de CO_2/km, propuesto inicialmente en 1995. En 2006, la media de las emisiones generadas por esta industria se situaba en unos 160 g de CO_2/km.
- ***no ha conseguido presentar nuevas medidas de reducción más allá de 2012;*** los objetivos sobre cambio climático en Europa llegan hasta 2020. Si la UE desea realmente alcanzar esos objetivos y paralizar el incremento de las emisiones de CO_2 procedentes del tráfico rodado, deberá asegurarse de que los fabricantes de automóviles continúen reduciendo las emisiones después de 2012.
- ***desvía la responsabilidad del recorte de las emisiones de CO_2 de los fabricantes de automóviles*** con el "Planteamiento Integral."
- ***reduce el objetivo de mejoras de eficiencia*** basando los requisitos de emisiones en el peso de los vehículos en lugar del tamaño. El aumento del peso ha sido un factor importante en el fracaso de la industria del automóvil a la hora de reducir radicalmente las emisiones de CO_2 en el pasado.
- ***no disuade a los fabricantes de suspender la fabricación de coches más contaminantes o con una potencia excesiva*** al basar los objetivos en medias de emisiones de las flotas que pueden equilibrar la balanza vendiendo coches más limpios y más pequeños.
- ***fija sanciones muy bajas*** para fabricantes que no cumplan los objetivos, permitiéndoles demorar la toma de acciones, ya que sólo se aplicarán sanciones fuertes en 2015. Con ello se pospone otros tres años la implantación de la ley. Si queremos crear un incentivo para fabricar coches más eficientes, las sanciones deben superar el coste del cumplimiento.
- ***al permitir opciones de incumplimiento para fabricantes que producen menos de 10.000 coches,*** no se atajan las emisiones de algunos tipos de coches de gran consumo.

1. Debilitamiento de los objetivos e inclusión del "Planteamiento Integral". En febrero de 2007 se anunció que, aunque los objetivos medios eran aún de 120 g de CO_2/km para 2012, los fabricantes de automóviles sólo tenían que lograr 130 g de CO_2/km introduciendo medidas técnicas, y los otros 10 g de CO_2/km se lograrían mediante "medidas complementarias"[69] que incluyeran la modificación de neumáticos, aire acondicionado e indicadores en las cajas de cambio, uso de agrocombustibles y la promoción de prácticas de conducción eficiente, medidas que no se encuentran bajo la responsabilidad de los fabricantes de automóviles.

Ni la revisión de la Comisión ni la propuesta legislativa de diciembre han conseguido imponer ulteriores medidas de reducción de las emisiones más allá de 2012. Los objetivos europeos en materia de cambio climático tienen como horizonte ya 2020. Si la UE desea mostrar seriedad en relación con estos objetivos y acabar de una vez con el constante crecimiento de las emisiones del transporte rodado, necesita asegurarse de que los fabricantes de coches seguirán reduciendo emisiones también después de 2012.

Aunque la Comisión manifestó que su revisión "se basaba en un planteamiento integral", sus recomendaciones resultaron aún demasiado estrictas para la ACEA, que las denominó "arbitrarias y demasiado severas" y "demasiado enfocadas hacia la tecnología de los vehículos". La ACEA pidió la interpretación de CARS 21 del "Planteamiento Integral", que desviaría aún más la responsabilidad hacia otros sectores.[70]

Verheugen aseguró en privado a la ACEA que la DG de Empresa e Industria estaba buscando una solución a largo plazo que fuera flexible para la industria; una solución que fuera "neutra desde el punto de vista de la competitividad, socialmente justa y sostenible" y que "evitara cualquier distorsión injustificada de la competitividad entre fabricantes de automóviles."[71]

2. Objetivos basados en el peso. La ACEA y la industria alemana del automóvil consiguieron también imponer un parámetro para diferenciar los objetivos entre los diferentes fabricantes que más les favorece: el peso, que les proporciona una mayor flexibilidad para seguir produciendo automóviles pesados como los vehículos de gran tamaño y los deportivos.

Junio de 2007: El Consejo de Medio Ambiente "urge a la Comisión Europea a crear, lo antes posible y antes de finales de 2007, un marco legislativo para reducir las emisiones de CO_2 de los coches (…)".

Agosto de 2007: La ACEA niega que exista alguna división interna, declara que "la industria está unida en su planteamiento para reducir aún más las emisiones de CO_2 de los coches".

Para garantizar la contribución de todos los fabricantes de automóviles a su cuota de reducción de emisiones de CO_2 en la UE, se diferencian los límites de emisiones corporativas de CO_2 para nuevos vehículos en función de un atributo objetivo. En este planteamiento se define la obligación de reducción de CO_2 como una función del denominado parámetro de "utilidad". Los dos parámetros a tener en cuenta en la legislación propuesta son el peso y el tamaño (la anchura entre las ruedas multiplicada por la distancia entre ejes).

El problema a la hora de utilizar el peso como parámetro es que los fabricantes pueden aumentar deliberadamente el peso de un modelo para lograr un objetivo de reducción de CO_2 menos severo. Este "incentivo perverso" puede llevar a un incremento, en lugar de a una reducción de las emisiones de CO_2.

Se ha demostrado que el peso de un coche tiene un gran impacto en la seguridad, las emisiones y los costes.[72] Incluso Verheugen reconoce que "es una ley de la naturaleza que cuanto más peso tenga que mover, más energía se necesitará."[73]

Uno de los asesores de la Comisión, Malcolm Fergusson (del Instituto para la Política Medioambiental en Europa) dijo en una conferencia a la industria: "no creo que el peso sea un buen parámetro, ya que nos permitiría continuar añadiendo más a los vehículos, como ha estado sucediendo hasta ahora."[74]

Los parámetros basados en el tamaño reducen considerablemente el riesgo de un "incentivo perverso", ya que el aumento del tamaño conlleva mayores costes y existe un límite inmediato sobre el tamaño que puede alcanzar un coche, en oposición al peso. Una curva de límite basada en el tamaño será también independiente de las opciones tecnológicas elegidas por un fabricante - cada gramo de CO_2 ahorrado recibirá el mismo beneficio.

Sólo con un sistema basado en el tamaño todos los fabricantes pueden elegir libremente la forma más apropiada de reducción de CO_2 y lograr todo el potencial de las medidas disponibles.

Aunque algunos miembros de la ACEA prefieren un sistema basado en el tamaño (ver sección 3.3), el grupo influyó en la elección alemana de un parámetro basado en el peso. La DG de Empresa e Industria apoyó este movimiento, argumentando que el peso tendría menor impacto en los fabricantes de automóviles, especialmente los alemanes.[75]

3. Medias sobre las flotas. La integración de medias calculadas sobre las flotas de cada empresa sin obligar a calcularlas también para coches individuales, así como se presenta en la propuesta de la Comisión, implica que las empresas pueden seguir fabricando coches de gama alta, con una potencia y unas emisiones excesivas, y al mismo tiempo pueden "compensar matematicamente" sus emisiones para alcanzar los objetivos de reducción de CO_2 vendiendo también coches más pequeños y más limpios.

Los límites de las medias sobre las flotas ponen en peligro las reducciones de emisiones y la lucha contra el cambio climático. Se necesita también imponer un límite de las emisiones de CO_2 aplicable a cada modelo para disuadirles de fabricar coches más pesados y más potentes.

En las notas de Verheugen de una reunión con la ACEA celebrada en 2007 se incluye la reveladora afirmación de que "la DG de Empresa e Industria procurará que el diseño del futuro sistema ofrezca a los fabricantes la mayor flexibilidad posible para lograr el objetivo (incluyendo la posibilidad de compensar las emisiones de modelos de mayor peso con los que emiten menos CO_2)."[76]

4. Introducción gradual de las sanciones. La queja de la ACEA de que 2012 era demasiado pronto consiguió que la Comisión pusiera en marcha una introducción gradual de sanciones a lo largo de tres años en lugar de una entrada en vigor de un año al otro, lo que significa que los fabricantes que no logren los objetivos a tiempo no se enfrentarán a la máxima sanción hasta 2015, fecha de arranque favorita para la ACEA.

E incluso entonces la sanción resulta demasiado baja; 95 € por gramo de CO_2 y por coche vendido: resultaría, para algunos fabricantes, más barato pagar la multa que realizar los cambios de producción necesarios. Si se quiere que sen efectivas, las sanciones deben ser económicamente superiores a los costes de cumplir con la legislación. Greenpeace recomienda una sanción mínima de 150 € por gramo de CO_2 y por coche que supere los límites establecidos.

Septiembre de 2007: La ONG T&E publica cifras en las que se observa que los nuevos vehículos vendidos por los miembros de la ACEA en Europa durante 2006 emitían una media de 160 g de CO_2/km. Esta cifra es inferior a la del año anterior por sólo medio gramo. T&E afirma que es muy improbable que la ACEA alcance el objetivo de los 140 g/km para 2008.

Octubre de 2007: El Parlamento Europeo acoge con satisfacción el plan de la Comisión para la propuesta de una legislación. Vota a favor del objetivo de 125 g de CO_2/km para 2015, en lugar del objetivo de la Comisión de 130 g de CO_2/km para 2012, y añade nuevos objetivos más a largo plazo como el de 95 g de CO_2/km para 2020 y, otro sujeto a confirmación o revisión de la Comisión, de 70 g de CO_2/km para 2025.

Recuadro 3: Pooling (puesta en común de recursos) – el caso de Porsche

Mientras se mantenía abierta la posibilidad de que los fabricantes de automóviles sigan fabricando coches de alto consumo, la Comisión sabía que había un problema con las empresas que no pueden "compensar" sus altos niveles de emisiones porque no venden coches menos contaminantes. Porsche representa un ejemplo clásico de esto.

En 2006, los automóviles Porsche lograron una media de 286 g de CO_2/km una cantidad muchísimo mayor que la del segundo peor de la lista, Daimler Chrysler con 238 g de CO_2/km, y más del doble que la de un líder industrial como Peugeot/Citröen con 142 g de CO_2/km.[77]

En febrero de 2007, Wendelin Wiedeking, Director General de Porsche, se dirigió a Stavros Dimas para expresar su "gran preocupación" porque los planes de la Comisión "podrían afectar negativamente a la competitividad de Porsche" y afirmaba: "Porsche es la única empresa nicho que no está integrada en un grupo de empresas grande, por lo que no es capaz de equilibrar sus emisiones de grandes modelos con las emisiones de modelos de menor tamaño del mismo grupo de empresas." Esto puede hacer que se trate a Porsche "de la manera más injusta."[78]

Este problema llevó a la introducción del "pooling". El pooling significa que las compañías que vendan sólo vehículos de gama alta, con una potencia excesiva y altamente contaminantes, pueden 'aunar' recursos con empresas que produzcan automóviles más limpios y más pequeños. La media de ambas empresas tendrá que cumplir con un objetivo basado en la mezcla combinada de modelos de ventas. Funcionarios de la DG de Empresa e Industria aceptaron que "el problema de Porsche puede solucionarse con el pooling, (con Volkswagen)."[79]

Porsche es el principal accionista de Volkswagen (VW), con un 31% de las acciones, seguido por el Estado Federal Alemán de la Baja Sajonia, con un 20,36%.

Hasta hace poco la "ley VW" impedía a cualquier accionista, independientemente del volumen de acciones, tener más del 20% del derecho de voto. Pero en octubre de 2007 el Tribunal de Justicia de la UE declaró ilegal la ley VW por restringir el libre movimiento de capitales. Estas novedades significan que Porsche puede tener una participación aún mayor en VW (≥50%) debido a que no puede restringirse ya su influencia.

Si Porsche consigue hacerse con VW, no tendrá necesidad de "aunar recursos", sólo tendrá que utilizar los modelos más pequeños de VW como parte de su flota corporativa e incorporarlos a la media de las emisiones totales.

5. Opción de incumplimiento para pequeños fabricantes

Los coches de lujo tienen números de producción limitados. En el Reino Unido destacan Aston Martin, Jaguar y Land Rover. Las presiones ejercidas por los fabricantes y por el gobierno británico han llevado a la Comisión a otorgarles una dispensa especial.

En julio de 2007, Ford, antiguo propietario de Jaguar y de Land Rover, solicitó una "exención de productores nicho" a la Comisión: "por encima de todo quiero hacer ver la necesidad de un tratamiento especial para productores nicho. Los fabricantes de coches de lujo especializados únicamente en uno o dos segmentos distintivos de mercado deberían estar exentos de la legislación actual en materia de CO_2 contemplada para 2012. Deberán reducir la tasa de emisiones de CO_2 de sus flotas, pero a un nivel diferente, una medida que debería aplicarse especialmente a Jaguar, Land Rover y también a Porsche."[80]

El gobierno británico apoyó esta demanda, y el 4 de diciembre de 2007, días antes de que se anunciaran las propuestas de la Comisión, tres ministros británicos– la Secretaria de Medio Ambiente Hilary Benn, la Secretaria de Transporte Ruth Kelly y el Secretario de Comercio John Hutton - pidieron la exención total en la regulación para los fabricantes de automóviles de menor volumen en el Reino Unido.[81]

Finales de 2007: La autoridad de la ACEA como voz principal del sector parece haber perdido fuerza ya que algunos fabricantes están presionando a la Comisión por su cuenta, cada uno en defensa de sus diferentes intereses.

Diciembre de 2007: La Comisión presenta una propuesta de legislación para reducir las emisiones de CO_2 de los nuevos vehículos ligeros a una media de 130 g/km para 2012 como parte de un "Planteamiento Integrado". Los fabricantes de automóviles pueden equilibrar sus ventas de modelos más derrochadores de combustible con otros más pequeños de bajas emisiones. Los objetivos de reducción de las emisiones medias de las flotas de cada fabricante de automóviles se diferencian en función del peso de los vehículos. La Comisión propone también introducir sanciones de forma gradual para aquellos que no cumplan con la nueva legislación en hasta 2015. El gobierno alemán ataca el plan considerándolo "una política de la industria" a favor de Francia e Italia.

© R. SEKER/ISTOCKPHOTO

quién controla el grupo de presión del sector automovilístico

"El coche no debe convertirse en la bestia negra del país."
Angela Merkel, Canciller alemana.[82]

Recuadro 4 Quién controla el debate del sector del automóvil

BMW, Daimler, VW/Porsche – Fabricantes de coches alemanes
ACEA – Asociación de Constructores Europeos de Automóviles
VDA – Asociación Alemana de la Industria Automotriz
Gobierno alemán – representado por Angela Merkel
Günter Verheugen – Vicepresidente de la Comisión Europea, Jefe de la Comisión de Empresa e Industria
Malcolm Harbour – Miembro del Parlamento Europeo del Partido Conservador británico, también co-presidente del Fórum del Automóvil y Sociedad y de CARS 21
Martin Callanan – Miembro del Parlamento por el Partido Conservador británico
Jorgo Chatzimarkakis – Miembro del Parlamento Europeo, del Partido Demócrata Libre de Alemania, también es parte de la Alianza de Liberales y Demócratas para Europa
Werner Langen – Miembro alemán del Parlamento Europeo por la Unión Demócrata Cristiana

La industria del automóvil se considera una de las principales potencias de la economía europea. Según la ACEA, genera el 36% del empleo en la UE.[83]

La industria europea del automóvil está dominada por importantes fabricantes que tienen grandes conexiones políticas y culturales con sus respectivos países. En Alemania la industria está dominada por los "tres gigantes": BMW, Daimler (fabricante de Mercedes) y el conglomerado VW/Porsche. En Francia es PSA (Peugeot/Citroën). En Suecia, los dos grandes son de propiedad extranjera, Volvo (de Ford) y Saab (de General Motors). Italia está dominada por Fiat y España por Seat (propiedad de VW). La industria automovilística británica está en manos extranjeras, el último cambio fue la venta por parte de Ford de Land-Rover y Jaguar a Tata Motors en 2008.[84]

3.1 El *lobby* alemán tiene amigos colocados en puestos importantes

Los políticos alemanes, franceses e italianos son los grandes participantes del debate del motor. El *lobby* del motor más efectivo y con mejores conexiones en Europa está en Alemania, donde uno de cada tres habitantes posee un automóvil de gama alta y uno de cada siete puestos de trabajo del sector manufacturero es en la industria automovilística.[85]

La industria alemana del automóvil está respaldada por políticos de alto nivel, incluyendo la Canciller alemana Angela Merkel y el Comisario y Vicepresidente de la Comisión Günter Verheugen, así como el Ministro de Economía alemán Michael Glos y el Ministro de Transportes Wolfgang Tiefensee.

El ex-Canciller alemán Gerhard Schröder que ha sido miembro de la junta supervisora de VW. Verheugen es un viejo aliado político de Schröder y del *lobby* del motor, de hecho Schröder presionó para mantener a Verheugen como Comisario de la UE durante un segundo mandato.[86] Angela Merkel y su Gabinete han respaldado siempre a la industria del automóvil, atacando repetidamente las propuestas de la Comisión.[87]

En mayo de 2007, Glos participó con un discurso en el homenaje de despedida de Bernd Gottschalk, el presidente saliente de la VDA, el grupo de presión más poderoso de la industria del automóvil alemana. Gottschalk agradeció a los que respaldan a la industria alemana del automóvil, incluyendo a Merkel, Verheugen y Tiefensee su actitud "valiente y de altas miras" por "dejar bien claro en Bruselas que no aceptaremos un techo unificado y único para las emisiones de CO_2, que convertiría la política de protección del clima en una política industrial".[88]

Gottschalk fue reemplazado por Matthias Wissmann, político alemán, ministro de transportes en la antigua república federal y ex-presidente del comité parlamentario para asuntos de la Unión Europea.[89] En abril de 2008 la VDA y Merkel criticaron de nuevo los planes de la Comisión, la VDA arguyó que el plazo era demasiado corto y debería posponerse a 2015.

Enero de 2008: Wendelin Wiedeking, responsable de Porsche, ataca la propuesta de la Comisión, que "favorece en gran medida a los fabricantes del sur de Europa y con la misma medida obstaculiza sólo a los fabricantes alemanes."

Enero de 2008: La Comisión lanza un paquete de medidas sobre clima y energía para implantar el objetivo unilateral de la UE de reducción de un 20% de las emisiones de gases efecto invernadero para 2020 comparado con los niveles de 1990.

3.2 La industria alemana del automóvil gana la "guerra comercial"

Pero los intereses de la industria alemana se concentran en el segmento de vehículos de gama alta y difieren considerablemente de los objetivos comerciales de los fabricantes de automóviles franceses e italianos, especializados en modelos de coche más pequeños y ligeros dirigidos a un público más amplio. El poder del *lobby* alemán es tal que su posición, a pesar de incidir negativamente en los intereses de franceses e italianos, ha salido ganando una y otra vez.

Cuando la Comisión publicó su informe en febrero de 2007, el Director Ejecutivo de Porsche, Wendelin Wiedeking, dijo a los accionistas de la compañía que "estamos ante una guerra comercial en Europa con los franceses y los italianos enfrentados contra Alemania."[90]

La división entre fabricantes se ve reflejada en las posiciones oficiales de sus propios países, con Francia en un extremo y Alemania en el otro. En el conflicto diplomático, Alemania se ve apoyada por la República Checa, Hungría, Austria y Eslovaquia: centros de fabricación de coches alemanes, además de Suecia, que cuida a sus fabricantes domésticos. Francia tiene el apoyo de Italia, España y Rumanía.

La gran división consiste en dilucidar cómo repartir la carga del cumplimiento del objetivo de la UE de 130 g de CO_2/km entre los fabricantes de coches pequeños y los de modelos más grandes. Los temas cruciales son la "pendiente de la curva" y la opción por el peso o el tamaño como parámetro de repartición de la carga.

La "pendiente de la curva" de la que se habla en las negociaciones sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de los coches es la inclinación de aquella línea que en un gráfico mide el peso medio de una flota y el CO_2 emitido, ésta define el objetivo de reducción final para cada fabricante que varía según el peso de la flota. Cuanto menos inclinada esté la curva, mayor esfuerzo se requerirá de los coches más pesados para reducir sus emisiones de CO_2, y a mayor pendiente de la curva, menor será el esfuerzo necesario. Por ello los alemanes proponen una curva inclinada (80-85%), mientras que franceses e italianos piden una curva de tendencia más horizontal (20-30% máximo) o incluso sin pendiente. Al final fue la posición alemana la que salió vencedora, y la ACEA presionó para conseguir una curva con una pendiente del 65-75%. La Comisión adoptó una curva del 60%.[91]

Lo mismo sucedió durante las discusiones sobre el parámetro, los franceses y los italianos optaban por el tamaño, mientras que alemanes y suecos pedían que se tuviera en cuenta el peso. En un documento interno de la Comisión se señalaba: "Francia e Italia prefieren un sistema basado en un objetivo igual para cada fabricante medido sobre las emisiones medias de cada flota, mientras que Alemania prefiere un objetivo basado en el peso y en el tamaño del motor."[92]

Los fabricantes franceses se desmarcaron abiertamente de la posición de la ACEA, que defiende la inclusión de objetivos basados en el peso. En octubre de 2007, la CCFA (la Asociación de Vehículos de Bajas Emisiones de Carbono, en sus siglas francesas), señalaba que "la CCFA, el organismo de la industria del motor francesa afirma que los fabricantes de automóviles franceses están a la vanguardia en la carrera para reducir las emisiones de CO_2 y no apoyan propuestas para diferenciar los objetivos de emisiones de CO_2 de 2012 en función del peso de los vehículos."[93] A pesar de las grandes preocupaciones de la industria francesa, en julio de 2007, la ACEA ratificó el peso de los coches como el parámetro más idóneo[94]. Una nueva victoria del *lobby* alemán.

Se habla de un "claro enfrentamiento entre franceses y alemanes" durante el primer debate ministerial en el Consejo de Medio Ambiente de marzo de 2008.[95] Italia se mostró "especialmente descontenta con la propuesta de la Comisión, que ignoraba sustancialmente las recomendaciones del Consejo de Medio Ambiente en sus conclusiones de junio de 2007. En particular en cuanto a criterios medioambientales, la inclusión de objetivos diferenciados por la masa del vehículo es inconsistente con el principio de que el que contamina paga recogido en el Tratado, que es la única forma de lograr una política de reducción de emisiones realmente efectiva."[96]

Durante el debate, el Gobierno alemán atacó de nuevo las sanciones por incumplimiento propuestas por la Comisión. La Comisión había propuesto una sanción de 20 € a cada nuevo vehículo por cada gramo de CO_2 por kilómetro que sobrepase los límites para 2012, elevándolo a 95 € por gramo de CO_2/km en 2015.[97] La ACEA se ha referido ya a las sanciones propuestas por la Comisión, considerándolas "exorbitantes y desproporcionadas".[98] Matthias Machnig, el Secretario de Estado alemán de Medio Ambiente dijo a los demás Ministros de Medio Ambiente que "debían revisar los niveles de las sanciones. La carga debe ser compartida a todos los niveles."[99]

Febrero de 2008: La ACEA insiste sobre la imposibilidad de cumplir con la fecha de inicio de 2012, ya que "al menos el 60% de todos los coches que estarán en el mercado en 2012 se encuentran ya en fase de producción o en una etapa avanzada de desarrollo". Según la ACEA, el nivel de las sanciones es "exorbitante y desproporcionado". 'Deben tenerse en cuenta eco-innovaciones', como las novedades en eficiencia energética para los faros, si se quieren lograr los objetivos de los fabricantes.

Febrero de 2008: Los gobiernos francés y alemán comienzan una ronda de negociaciones bilaterales para superar sus diferencias. Se discuten la fecha de inicio, el alcance de las sanciones y formas alternativas para reducir las emisiones.

Nach Annahme der Kommissionsmitteilungen 'Ein wettbewerbskompatibles Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert' und 'Ergebnisse der Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen' haben meine Dienststellen zusammen mit den Dienststellen von Kommissar Dimas mit der Analyse und dem Vergleich der unterschiedlichen regulatorischen Konzepte begonnen, die in anderen Teilen der Welt (USA, Japan, China, Südkorea) in Bezug auf den CO_2-Ausstoß von Pkws gelten. Bevor über etwaige zukünftige obligatorische Standards für den CO_2-Ausstoß von Pkws entschieden wird, wird eine eingehende Untersuchung aller möglichen Konzepte vorgenommen und eine umfassende Konsultation der Interessengruppen durchgeführt werden.

"Resulta difícil justificar que los coches más pesados y potentes gocen de un derecho internacional para contaminar más que otros" contestó el Ministro de Medio Ambiente francés, Jean-Louis Borloo.[100]

Pero es más que probable que se negocie un acuerdo entre Francia y Alemania por encima de Borloo. En marzo de 2008 la Canciller alemana Merkel y el Presidente francés Sarkozy acordaron crear un grupo de trabajo diplomático para intentar llegar a un acuerdo bilateral sobre legislación en materia de eficiencia en el conusmo de combustible.[101]

3.3 "Desmantelaremos" las propuestas de la Comisión

Los miembros del Parlamento Europeo que apoyan a la industria del automóvil tienen también una gran influencia en la política sobre eficiencia en el consumo de combustibles de la Comisión. En dos informes promovidos en el Parlamento Europeo por los miembros del Parlamento en favor de una política de apoyo al sector automovilístico se presionó para dar marcha atrás sobre la fecha de puesta en marcha y los gramos por kilómetro.

El Miembro del Parlamento Europeo por el Partido Conservador británico Malcolm Harbour pertenece al comité del Fórum del Automóvil y Sociedad y es miembro de CARS 21, y ha tenido que negar ante el Parlamento Europeo que "ejerce presión por parte de la industria del automóvil."[102] A principios de este año afirmó que "buscaremos un compromiso para reducir las emisiones de CO_2 de los nuevos modelos, pero no perjudicaremos a la industria del automóvil."[103]

Según un artículo recientemente publicado en el periódico *The Independent*, desde 2004, Harbour ha sido dueño de 18 coches, asistente regular a las carreras del Grand Prix, y receptor de clases de conducción en diferentes países – todo ello cortesía de la industria del automóvil. En 2006, otro Miembro del Parlamento Europeo británico, el Conservador Martin Callanan, aceptó un descuento de Ford en la compra de un nuevo coche.[104]

En 2007, Callanan, con el Miembro del Parlamento Europeo británico Chris Davies (Demócrata Liberal) dio carpetazo a una enmienda del informe sobre "Estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO_2 de turismos y vehículos comerciales ligeros" con el fin de retrasar la fecha y el límite de emisiones a 125 g de CO_2/km para 2015.[105] Las críticas destacaron que la enmienda era peor que la propuesta de la Comisión de 130 g de CO_2/km para 2012.[106] Los miembros del Parlamento Europeo del partido de los Verdes describieron esta postura como "desastrosa ."[107]

Otro defensor clave del *lobby* del automóvil es el Miembro del Parlamento Europeo del Partido Liberal alemán Jorgo Chatzimarkakis, quien lideró la respuesta del Parlamento Europeo al informe del CARS 21. Chatzimarkakis comparte un punto de vista similar al de la poderosa VDA.

Chatzimarkakis se ha referido públicamente al "desmantelamiento" de las propuestas de la Comisión[108] y eso es lo que hizo en un informe de iniciativa propia. Recordó "a la Comisión que el desarrollo de nuevos modelos de turismos tarda entre 5 y 7 años" por lo que la fecha límite para los objetivos de obligado cumplimiento no podía ser antes de 2015.

De forma crucial en el borrador de su informe afirmaba que, mientras "que se debe lograr un objetivo medio de 120 g/km de emisiones de CO_2 para los nuevos turismos para 2015… teniendo en cuenta la tecnología disponible para los motores, es realista un objetivo de 135 g/km de CO_2".[109] Este objetivo otorgó a la industria del automóvil otros tres años y 5 g/km más que lo establecido en la propuesta original de la Comisión. Para "desmantelar" las propuestas, adoptó la misma postura que la ACEA.

Werner Langen, el Miembro del Parlamento Europeo por la Unión Demócrata Cristiana es responsable de la contribución de la Comisión de Industria a la decisión del Parlamento sobre la ley propuesta. En su presentación ha defendido con fuerza la necesidad de un retraso de la puesta en marcha de la ley a 2015. También ha propuesto una disminución de las sanciones a un máximo de 40 € por cada gramo de CO_2 y por coche (a partir de 2015).[110]

Marzo de 2008: El Presidente de la VDA, Wissman, anuncia que espera que el Consejo Europeo y el Parlamento "corrijan ampliamente la propuesta de Dimas".

Abril de 2008: Tanto la VDA, el grupo de presión más poderoso de la industria alemana del automóvil, como la Canciller alemana Angela Merkel critican los planes de la Comisión. La VDA argumenta que la fecha límite es demasiado ajustada y debería posponerse a 2015. En un primer debate en el Comité de Industria y Medio Ambiente del Parlamento Europeo queda claro que los Miembros de este Parlamento están abiertos a las peticiones de la industria de demora de la legislación, reducción de las sanciones y debilitamiento del objetivo. Todos los grupos piden la inclusión de un objetivo para 2020.

quién controla el grupo de presión del sector automovilístico

3.4 "No podemos cambiar el azul por el verde"

Mientras crece la presión de políticos y consumidores para reducir las emisiones de CO_2, la estrategia de los fabricantes ha consistido en lanzar y promocionar "modelos ecológicos" y "versiones ecológicas" de modelos tradicionales, luchando a la vez contra la legislación en materia de eficiencia en el consumo de los combustibles y manteniendo la fabricación de modelos grandes, potentes y contaminantes.

La naturaleza esquizofrénica de esta ofensiva de lavado ecológico no ha pasado desapercibida entre los comentaristas. *The Economist* observa que "justo ahora la industria está intentando sacar partido de todo. Se enfrenta con todas sus armas al objetivo de la Comisión Europea …pero a la vez que está representando un papel ecológico, está creando nuevas tecnologías que derrochan grandes cantidades de combustible."[111]

Durante la feria del motor de Frankfurt se podían adquirir "bebidas ecológicas" en el "Bar ecológico", ver el lanzamiento de Mercedes de un nuevo modelo acompañado por una danza de "espíritus de los ríos y los árboles", ver un modelo fabricado con ramas y hojas, tomar "Bionada" mientras Opel presentaba su modelo Flextrem eléctrico.[112]

Durante la feria del motor de Ginebra de 2008, Greenpeace calculó que la media de emisiones de los modelos exhibidos era nada menos que de 201 g de CO_2/km.[113] Pero esto no detiene a los fabricantes, que lanzan costosas campañas publicitarias anunciando su apoyo a la ecología.

Tanto BMW como Mercedes-Benz exhibieron coches híbridos, BMW mostró su sistema "Efficient Dyanmics".[114] Y a pesar de la retórica ecológica, el jefe de ventas y marketing de BMW Stefan Krause admite: "no podemos cambiar el azul de BMW por verde."[115]

BMW continúa gastando millones de euro en motores de gasolina de alta potencia bajo su eslogan "¿Te gusta conducir?". Esta empresa, junto con Mercedes, continúa fabricando coches cada vez más grandes que los que sustituyen y cuenta con motores aún más potentes. Mercedes ofrece versiones de altas prestaciones de cada vehículo que fabrica.[116]

Los últimos modelos de Mercedes emiten 330 g de CO_2/km.[117] Son 220 gramos más que la propuesta en vigor de la Comisión – un coche que debería estar en un museo, no en la carretera.

3.5 La industria del automóvil "no tiene en cuenta a la opinión pública"

En abril de 2008, *Global Insight*, una de las empresas de pronósticos de mayor prestigio en el mundo, dijo: "Aunque para los fabricantes en Europa es vital tener en cuenta lo que piensa la opinión pública y las regulaciones cada vez más severas en materia de medio ambiente, vemos pocas evidencias de esta ola de cambios en el diseño y la filosofía de los productos."

A pesar de que, por ejemplo, las ventas de la serie "Blue Motion" de VW han sido tan elevadas que la compañía ha tenido que limitar su oferta[118], el Director Martin Winterkorn planea introducir vehículos 4x4 y furgonetas en la línea de VW. Winterkorn fue entrevistado por *Der Spiegel* y el periódico comentó: "si actuáramos de mala fe, diríamos que lo único que quieren es mantener el *status quo*, incorporando más caballos y más cilindros. La versión ecológica "Blue Motion" de cada modelo de la serie no es otra cosa que fachada."[119]

Pero levantar una cortina de humo tratando de vender ese espíritu ecológico y seguir con el modelo comercial de siempre no va a conseguir que los fabricantes de automóviles mantengan su competitividad a largo plazo.

El pilar del crecimiento global del mercado futuro de la industria del automóvil es la construcción de coches eficientes. Los mercados maduros están cada vez más modelados por unas elecciones 'razonables' de los consumidores y por las limitaciones de la ley. Esto se traduce en que los mercados desarrollados demandan coches de menor consumo.

Según *The Economist*: "el concepto ecológico trae más de un problema a BMW, Mercedes, Audi y Porsche. Están intentando explotar cada posibilidad: Porsche está incluso fabricando una versión híbrida de su modelo de gran cilindrada Cayenne, que alcanza una velocidad indecente, cuando lo que deberían hacer es tender a fabricar coches más pequeños y menos potentes."[120]

Mayo de 2008: Verheugen reta abiertamente la fecha límite de 2012. Si bien apoya "plenamente"' los planes de la Comisión, piensa que "la industria europea del automóvil [sólo] podrá cumplir el objetivo sin grandes dificultades a partir 2015."

Otoño de 2008: La UE tiene la posibilidad de hacer frente al lobby del automóvil votando por una legislación efectiva en materia de eficiencia en el consumo de carburante.

conclusión

La crisis climática requiere una acción urgente, pero los responsables de la toma de decisiones de la Unión Europea se han dejado influir por uno de los mayores contribuidores a la crisis del clima: la industria del automóvil, y sobre todo los fabricantes alemanes. Si no les hacen frente, Europa se expone a que se incumplan sus objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2020.

Una campaña concertada por la industria del automóvil y apoyada por políticos de alto nivel hizo que cuando la Comisión publicara su propuesta legislativa en diciembre de 2007, se adoptaran muchas de las propuestas del lobby del automóvil, como el "Planteamiento Integral" y los parámetros basados en el peso. La campaña de relaciones públicas de las 3-D y la campaña *divide y vencerás* han dado sus frutos.

Tal y como querían la ACEA y la industria alemana del automóvil, la Comisión propuso que las reducciones específicas de CO_2 se midieran según el peso y no según el tamaño de los vehículos. Esta posición reduce fuertemente el enfoque sobre la mejora de la eficiencia. El aumento del peso de los coches ha sido un factor determinante a la hora de explicar por qué la industria automovilística no ha sido capaz de lograr una reducción efectiva de las emisiones de sus productos.

Aún así una propuesta tan débil no era todavía suficiente para el *lobby* del motor, que ha seguido haciendo campaña para debilitar cada vez más la legislación.

Pero no es demasiado tarde aún. Los miembros del Parlamento Europeo y los Ministros de cada estado pueden aún levantar su voz contra el *lobby* y demostrar el liderazgo en los asuntos sobre cambio climático que dicen tener. El próximo otoño pueden votar contra una legislación débil y enfrentarse a las prácticas obsoletas propuestas por los grupos de presión del sector del automóvil y sus defensores.

Si queremos tener éxito en la reducción de las emisiones de CO_2 procedentes de los turismos, la regulación de la UE debe:

- incluir una ley de obligado cumplimiento que limite la media de emisiones de CO_2 de las flotas de nuevos vehículos a 120 g/km para 2012 y a 80 g/km para 2020, con objetivos de mejora continuada;
- apoyar incentivos para reducir el peso de los vehículos utilizando como parámetro el tamaño y no el peso;
- disuadir a los incumplidores estableciendo una sanción mínima de 150 € por gramo de CO_2 emitido por coche vendido que no cumpla con la legislación;
- fijar también límites en las emisiones de CO_2 para cada modelo de coche vendido en Europa, prohibiendo los vehículos que contaminen demasiado.

RUE DE LA LOI 200 - WETSTRAAT 200
B-1049 BRUSSEL
TEL. 02/298.11.00 - FAX. 02/299.18.27
Brüssel, den 20 -04- 2007
Kabinett/NB/fv - D(2007)220

cambio climático a toda velocidad

Cómo la industria automovilística está presionando para socavar la legislación de la UE sobre eficiencia en el consumo de combustible

referencias

1 Agencia de Medio Ambiente Europea. 2008. Climate for a transport change. http://reports.eea.europa.eu/eea_report_2008_1/en/EEA_report_1_2008_TERM.PDF

2 El modelo desarrollado por la FIA, miembro del ADAC, se basa en una extensa investigación sobre los datos de las flotas de vehículos existentes entre 2001 y 2006. Extrapola la información con el fin de desarrollar unos escenarios de evolución del mercado. El modelo examina los efectos de los diferentes factores como la composición del mercado de los combustibles, los patrones de demanda de los consumidores o los desarrollos tecnológicos, en la media de las emisiones de la flota para 2012. Ver http://www.fiabrussels.com.

3 HM Treasury (Ministro de Finanzas y Economía del Reino Unido), 2008. The King Review of low-carbon cars. Part 1: the potential of CO_2 reduction. October 2007. http://www.hm-treasury.gov.uk/media/9/5/pbr_csr07_king840.pdf

4 Chatzi News, 2007, 30 de enero de 2007, YouTube. Consultado en abril de 2008. El vídeo ha sido retirado. http://www.youtube.com/watch?v=tX-i3Ku0Jbk

5 26 de febrero de 2008, ACEA comunicado de prensa: http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/co2_legislation_must_reflect_car_production_cycles/

6 European Report 1991. Motor industry: ACEA wants 10% cut in CO_2 emissions and more effective recycling. 14 de diciembre de 1991.

7 T&E 2007 2006. Progress Report on the Car Industry's Voluntary Commitment. Disponible en: http://www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/lid:469

8 Mason, J. 2007. German carmakers lag France, Italy in CO_2 cuts: group. Reuters 15 de noviembre de 2007. Disponible en: http://www.reuters.com/article/environmentNews/idUSL154215020071115?sp=true.

9 Comisión Europea 1995 A Community strategy to reduce CO_2 emissions from passenger cars and improve fuel economy, COM (1995) 689 final.

10 Consejo Europeo, junio de 1996. Disponible en: http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=PRES/96/188&format=HTML&aged=1&language=EN&guiLanguage=en

11 Recomendación de la Comisión Europea, 1999: (1999/125/EC). Disponible en http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/99125/en.pdf

12 Handelsblatt. 2008. Strengere CO_2-Vorschriften kommen offenbar später. 11 de mayo de 2008. Disponible en http://www.handelsblatt.com/news/_pv/_p/200051/_t/ft/_b/1428717/default.aspx/index.html

13 Marchionne, S. 2006. Proposals for CO_2 Legislation in the Framework of Discussions on Pollutant Emissions, Letter to G. Verheugen, 15 de mayo de 2006.

14 Bilefsky, D. 2008. Europe Compromises With Automakers on Carbon Limits. New York Times, 7 de febrero de 2007. Disponible en: http://www.nytimes.com/2007/02/07/business/worldbusiness/07carbon.html?ex=1328504400&en=8319c2aa350f6ead&ei=5088&partner=rssnyt&emc=rss

15 Comisión Europea, 2008. Reunión con Dieter Zetsche, Actas para el VP Verheugen, 17 de octubre 2007. Low Carbon Vehicle Partnership (LCVP) 2008. El Consejo Europeo debate sobre las emisiones de CO_2 y los coches enfocado a la repartición del peso de las reducciones entre fabricantes grandes y pequeños de coches, 5 de marzo de 2008. Disponible en: http://www.lowcvp.org.uk/news/884/european-council-debates-cars-and-co2--focus-on-burden-sharing-between-large-and-small-car-makers/

16 European Report. 2008. Environment Council: Ministers Differ On Vehicle CO_2 Emissions, 5 de marzo de 2008. Acceso con suscripción privada.

17 Naughton, K. 2008. Honey, I Shrunk The Car. Newsweek, 14 de marzo de 2008. Disponible en http://www.newsweek.com/id/123068/output/print

18 The Economist. 2007. The big-car problem. 22 de febrero de 2007. Acceso por suscripción de pago.

19 Presidente Barosso. 2008. Building a global low-carbon economy, 23 de enero de 2008

20 Agencia Europea de Medio Ambiente. Climate for a transport change. 2008. http://reports.eea.europa.eu/eea_report_2008_1/en/EEA_report_1_2008_TERM.PDF

21 Consejo Europeo, junio de 1996. Disponible en: http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=PRES/96/188&format=HTML&aged=1&language=EN&guiLanguage=en

22 Chatzi News, 2007, 30 de enero de 2007, YouTube. Consultado en abril de 2008. El vídeo ha sido retirado. http://www.youtube.com/watch?v=tX-i3Ku0Jbk

23 The Economist. 2007. The big-car problem, 22 de febrero de 2007.Edición para EE.UU.

24 Naughton, K. 2008. Honey, I Shrunk The Car. Newsweek, 14 de marzo de 2008. Disponible en este enlace: http://www.newsweek.com/id/123068/output/print

25 Vlasic, B. 2008. As Gas Costs Soar, Buyers Are Flocking to Small Cars, New York Times, 2 de mayo de 2008

26 The Economist. 2007. Losing their vrroooom? Smaller Cars and greener consumers threaten Europe's most impressive industrial machine", 22 de febrero de 2007.

27 Unión Europea (UE). 2008. MEMO/07/597: Questions and answers on the proposed regulation to reduce CO_2 emissions from cars. 19 de diciembre de 2007. Disponible en este enlace: http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/07/597&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en

28 El modelo desarrollado por la FIA, miembro del ADAC, se basa en una extensa investigación en los datos de las flotas de vehículos existentes entre 2001 y 2006. Extrapola la información con el fin de desarrollar unos escenarios de evolución del mercado. El modelo examina los efectos de los diferentes factores como la composición del mercado de los combustibles, los patrones de demanda de los consumidores o los desarrollos tecnológicos, sobre la media de las emisiones de la flota para 2012. Ver http://www.fiabrussels.com.

29 HM Treasury (Ministro de Finanzas y Economía del Reino Unido). The King Review of low-carbon cars. Part I: the potential for CO_2 reduction, 2007. Consultar en http://www.hm-treasury.gov.uk./media/9/5/pbr_csr07_king840.pdf

30 West Midlands in Europe. 2008. Presentation by Julia King: The King Review: Low Carbon Cars. 28 April 2008. http://www.westmidlandsineurope.org/public_docs/Professor_Julia_King.pdf

31 Sólo pueden venderse en el mercado interior los coches que hayan obtenido la aprobación por tipo, para recibirla deben cumplir con los requisitos reguladores de la UE tal y como se establece en diferentes Directivas. Las empresas deben solicitar la aprobación por tipo a las autoridades competentes utilizando un procedimiento formal. http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/regulatoryframework.htm

32 Comisión Europea. 2008. Commission proposal to limit the CO_2 emissions from cars to help fight climate change, reduce fuel costs and increase European competitiveness. IP/07/1965 19 de diciembre de 2007. http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/07/1965

33 Conversación telefónica con el analista. diciembre de 2007

34 Rowell, A. 2002. Greenwash, in Lubbers, E (ed). Battling Big Business – Countering Greenwash, Infiltration and other Forms of Corporate Bullying, Common Courage Press, p21-2

35 Rowell, A. 2002. in Lubbers, E (ed). Battling Big Business – Countering Greenwash, Infiltration and other Forms of Corporate Bullying, Common Courage Press, p21-2

36 Power, S. 2008 Auto Industry focuses on States. Wall Street Journal, 5 de mayo de 2008, p.A4. Acceso disponible con suscripción de pago.

37 Marchionne, S. 2006. Proposals for CO_2 Legislation in the Framework of Discussions on Pollutant Emissions, Letter to G. Verheugen, 15 de mayo de2006

38 Hodac, I. 2006. Letter to Stavros Dimas, 6th November 2006.

39 Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA). 2006. European Car Industry opposes recent statements of Environment Commissioner Stavros Dimas regarding CO_2 Commitment. 5 de noviembre de 2004. http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/global_warmingeuropean_car_industry_opposes_recent_statement_of_environment/

40 Transport & Environment. 2008. Car industry failing on climate pledge. 19 de abril de 2006. Disponible en este enlace: http://www.transportenvironment.org/Article185.html

41 Mason, J. 2007. German carmakers lag France, Italy in CO_2 cuts: group. Reuters 15 de noviembre de 2007. Disponible en: http://www.reuters.com/article/environmentNews/idUSL154215020071115?sp=true

42 Consejo Europeo, Junio de 1996. Acceso en: http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=PRES/96/188&format=HTML&aged=1&language=EN&guiLanguage=en

43 Recomendación de la Comisión Europea, 1999 : (1999/125/EC). Enlace: http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/99125/en.pdf

44 Handelsblatt. 2008. Strengere CO_2-Vorschriften kommen offenbar später. 11de mayo de 2008. Acceso en este enlace: http://www.handelsblatt.com/news/_pv/_p/200051/_t/ft/_b/1428717/default.aspx/index.html

45 Pischetsrieder. B, 2004, Letter to Vice-President Verheugen & Commissioner Dimas, 10 de diciembre de 2004

46 European Report. 1991. Motor industry: ACEA wants 10% cut in CO_2 emissions and more effective recycling. 14 de diciembre de 1991.

47 European Report. 1991. Motor industry: ACEA wants 10% cut in CO_2 emissions and more effective recycling. 14 de diciembre de 1991.

48 The Economist, 2008, Collision course - New European Union emission rules are bad news for Germany's carmakers, 19 de diciembre de 2007

49 The Engineer. 2008. Off target: the UK must double the pace of its annual emissions reductions to meet targets. 2 de abril de 2004, p9. Acceso por suscripción de pago.

50 The Engineer. 2008. Off target: the UK must double the pace of its annual emissions reductions to meet targets. 2 de abril de 2004, p9. Acceso por suscripción de pago.

51 Comisión Europea. 2006. Mr Sergio Marchionne – CEO Fiat, Incoming President, ACEA – Briefing for Vice President Verheugen, 27 de febrero de 2006

52 Hodac, I. 2006. European Climate Change Programme and Integrated Approach to CO_2 Emissions from Cars, Bruselas, 31 de julio de 2006. Correo electrónico a Georgette Lalis (DG de Empresa) y a Jos Delbeke (DG de Medio Ambiente)

53 Lücke, K. 2006. ACEA Comments Following 5th Meeting of ECCP2 Group on CO_2/ Cars, 26 de septiembre de 2006. Correo electrónico a Reinhard Schulte-Braucks (DG de Empresa, jefe de la Unidad de la Industria Automovilística) y a Marianne Klingbeil (DG de Medio Ambiente)

54 Comisión Europea. 2005. CARS 21 - A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century, Final Report, 12de diciembre de 2005. Acceso a través del enlace: http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf

55 de Saint-Seine, S. 2005. EU urged to change rules; Panel wants less red tape, more freedom on how to comply, Automotive News Europe, 31 de octubre de 2005, p1. Acceso por suscripción de pago.

56 CARS 21. 2005. EU car industry: Commission announces initiatives to boost competitiveness, 13th January 2005; http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/05/31&format=PDF&aged=1&language=EN&guiLanguage=en

57 Parlamento Europeo. Página web de Malcolm Harbour, 2008. Acceso vía este enlace: . http://www.europarl.europa.eu/members/expert/alphaOrder/view.do?language=EN&id=4538

58 Foro del Atomóvil y la Sociedad. 2008. http://www.autoandsociety.com/ y http://www.autoandsociety.com/political.php

59 Davis, E. 2008. EU's Verheugen, competition officials to clash over car sector reforms. AFX. 13 de enero de 2005 http://www.euractiv.com/en/transport/eu-carmakers-square-critics-parliament/article-145384

60 Verheugen, G. 2008. Competitive Automotive Regulatory Framework: Has the EU Delivered it? Fórum del Automóvil y la Sociedad, 26 de febrero de 2008.

61 UK Auto Industry. 2007. Dimas plans to legislate for average 120 g/km car CO_2 limit, 17 de enero de 2007. Acceso: http://www.autoindustry.co.uk/news/day-15_1_2007#15-01-07_14

62 Gottschalk, Prof. Dr. B. 2007. Carta a Günter Verheugen, 17 de enero de 2007

63 Marchionne, S. 2007. Carta a G. J. Barroso, 21 de enero de 2007

64 Lücke, K. 2007. DG ENVI Goes Beyond 120g, 25 de enero de2007. Correo electrónico a Andreas Veispak (DG de Industria)

65 Persona con acceso a información interna privilegiada de la Comisión cuyo nombre no se quiere mencionar. 2008. Conversación telefónica con Andy Rowell,

66 Overmeyer, F. 2007. ECMT Report on Cutting Transport CO_2 Emissions, Internationaler Kontext, 27 de enero de 2007. Correo electrónico a Reinhard Schulte-Braucks (DG de Empresa, jefe de la Unidad de la Industria del Automóvil)

67 Taylor, P. 2008. EU agrees steep fines to cut car CO_2 from 2012. Reuters 19 de diciembre de 2007. Disponible en este enlace: http://www.reuters.com/article/environmentNews/idUSL1973383820071219

68 Handelsblatt. 2008. Strengere CO_2-Vorschriften kommen offenbar später. 11de mayo 2008. http://www.handelsblatt.com/news/_pv/_p/200051/_t/ft/_b/1428717/default.aspx/index.html

69 Unión Europea, 2008. Commission plans legislative framework to ensure the EU meets its target for cutting CO_2 emissions from cars. 7 de febrero de 2007. http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/07/155&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en

70 Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA). 2007. Proposed CO_2 emission targets are arbitrary and too severe, Brussels, 7 de febrero de 2007; Enlace en: http://www.acea.be/images/uploads/pr/Co2Feb07~Press_Statement_EN_-_PDF.pdf

71 Comisión Europea. 2007. Reunión del Vice-Presidente Verheugen con Sergio Marchionne, Presidente de la ACEA, 21de febrero de 2007

72 Transport & Environment, Danger ahead - Why weight-based CO_2 standards will make Europe's car fleet dirtier and less safe, diciembre de 2007

73 Transport & Environment, Danger ahead - Why weight-based CO_2 standards will make Europe's car fleet dirtier and less safe, diciembre de 2007

74 Just-auto.com. 2007. UK: Debate rages on structure of CO_2 limits, 13 de noviembre de 2007; Acceso por suscripción de pago.

75 Comisión de las Comunidades Europeas. 2007. Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council – Setting Emission Performance Standards for New Passenger Cars as Part of the Community's Integrated Approach to Reduce CO_2 Emissions from Light-Duty Vehicles, 19 de diciembre de 2007.

76 Comisión Europea. 2007. Reunión con Mr. Ivan Hodac, Notas para el Vice Presidente Verheugen, 5 de septiembre de 2007

77 Comisión Europea. 2007. Reunión con Mr. Lewis Booth – Vicepresidente Ejecutivo de la Ford Motor Company – Presidente de Ford Europe. Acta para para el Vicepresidente Verheugen, 17 de julio de 2007.

78 Wiedeking, W. 2007. CO_2 Strategy – Specific Situation of Porsche AG, 2de febrero de 2007.

79 Comisión Europea. 2007. Reunión con Mr. Lewis Booth – Vice Presidente Ejecutivo, Ford Motor Company – Presidente de Ford Europe, 9 de octubre de 2007.

80 Booth. L, 2008, CO_2 Legislation – Niche Producer Exemption, 27 de julio de 2007

81 Power. S, 2008, UK cites Ford brands in emissions appeal, The Wall Street Journal, 14 de diciembre de 2007, p1. Acceso con suscripción de pago.

82 Just-auto. 2008. El Presidente de la VDA critica los planes de la CE sobre emisiones de CO_2, 2 de abril de 2008; Acceso por suscripción de pago.

83 Folleto de la ACEA sobre Empleo: http://www.acea.be/images/uploads/EMPLOYMENT_2004.pdf - Las cifras son de 2004

84 BBC News. 2008. Tata buys Jaguar in £1.15bn deal, 26 de marzo de 2008. http://news.bbc.co.uk/1/hi/business/7313380.stm

85 The Economist. 2007. Losing their vrroooom? Smaller cars and greener consumers threaten Europe's most impressive industrial machine, 22 de febrero de 2007. Acceso por suscripción de pago.

86 Boletín de T&E. VW links raise German concerns, febrero de 2005; disponible en www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/lid:332,
Deutsche Welle, 2008. Schröder Wants Verheugen to Remain EU Commissioner, 28 de junio de 2004. Acceso al texto en: http://www.dw-world.de/dw/article/0,2144,1249166,00.html
BBC News. 2008. Schroeder suffers election rout. 14 de junio de 2004. Disponible en: http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/3805349.stm

87 Reuters. 2008. German calls EU CO_2 proposals "wrong", "harmful". 19 de diciembre de 2007. Disponible en: http://uk.reuters.com/article/oilRpt/idUKBAT00200120071219
Reuters. 2008. FACTBOX: Reactions to EU car CO_2 reduction plan. 19 de diciembre de 2007. Disponible en: http://uk.reuters.com/article/worldNews/idUKL1915198720071219,
AFX News Limited. 2008. Germany's Glos says EU's CO_2 reduction plans for cars may cost industry billions. 20 de diciembre de 2007. Acceso en: http://www.forbes.com/markets/feeds/afx/2007/12/20/afx4460873.html

88 Hutton, R. 2007. Emissions row divides carmakers, Sunday Times, 18 de marzo de 2007, Business; p.6

89 VDA, 2007, VDA President Prof. Bernd Gottschalk appointed member of honor, New VDA President takes office as the EU seeks a compromise on CO_2, Comunicado de prensa, Frankfurt, Berlin, 23 de mayo de 2007; disponible en: http://74.125.39.104/search?q=cache:i1eEFWA3EGwJ:www.vda.de/en/aktuell/presse/index.html+%22VDA+President+Prof.+Bernd+Gottschalk+appointed+member+of+honor%22&hl=de&ct=clnk&cd=1&gl=de, VDA, 2007, Matthias Wissmann unanimously elected VDA President by VDA Managing Board, Comunicado de prensa, Frankfurt / Berlin, 26 de marzo de 2007. Acceso al comunicado en: http://74.125.39.104/search?q=cache:i1eEFWA3EGwJ:www.vda.de/en/aktuell/presse/index.html+%22VDA+President+Prof.+Bernd+Gottschalk+appointed+member+of+honor%22&hl=de&ct=clnk&cd=1&gl=de

90 Bilefsky, D. 2007. Europe Compromises With Automakers on Carbon Limits, New York Times, 7 de febrero de 2007. Acceso al texto en: http://www.nytimes.com/2007/02/07/business/worldbusiness/07carbon.html?ex=1328504400&en=8319c2aa350f6ead&ei=5088&partner=rssnyt&emc=rss

91 Comisión Europea. 2007. Reunión con Dieter Zetsche, Informe para Verheugen, 17 de octubre de 2007; LCVP. European Council debates cars and CO_2- focus on burden sharing between large and small car makers, 5 de marzo de 2008. Acceso al texto en: http://www.lowcvp.org.uk/news/884/european-council-debates-cars-and-co2--focus-on-burden-sharing-between-large-and-small-car-makers/

92 Comisión Europea. 2007. Reunión con Dieter Zetsche, Informe para Verheugen, 17 de octubre de 2007.

93 Asociación de Vehículos de Bajas Emisiones de Carbono (CCFA) , French car industry breaks ranks on EU CO_2 targets, 16 de octubre de 2007; texto en: http://www.lowcvp.org.uk/news/744/french-car-industry-breaks-ranks-on-eu-co2-targets/

94 ACEA. 2007. ACEA Answer to Commission Consultation on CO_2/ Cars Communication, 13 de julio de 2007. Disponible en: http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/doc_contrib/acea_en.pdf

95 Euractiv. 2008. EU governments clash on car CO_2 plans, 4 de marzo de 2008; texto disponible en: http://www.euractiv.com/en/transport/eu-governments-clash-car-co2-plans/article-170716

96 Consejo de la Unión Europea. 2008. Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council setting emission performance standards for new passenger cars as part of the Community's integrated approach to reduce CO_2 emissions from light-duty vehicles, 29 de febrero de 2008; Acceso al texto: http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/08/st07/st07027.en08.pdf

97 BBC News. 2007. German ire at EU fine on car CO_2, 19 de diciembre de 2007. Dsiponible en: http://news.bbc.co.uk/2/hi/business/7151862.stm

98 ACEA. 2008. CO_2 legislation must reflect car production cycles, 26 de febrero de 2008. Disponible en: http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/co2_legislation_must_reflect_car_production_cycles/

99 Ennis, D. 2008. France, Germany draw battle lines on car emissions, Reuters, 3 de marzo de 2008. Disponible en: http://uk.reuters.com/article/environmentNews/idUKL0354377420080303

100 European Report. 2008. Environment Council: Ministers Differ On Vehicle CO_2 Emissions, 5 de merzo de 2008. Acceso por suscripción privada..

101 Deutsche Welle. 2008. Merkel, Sarkozy seek common ground on controversial issues. 3 de marzo de 2008. http://www.dw-world.de/dw/article/0,1432,3162142,00.html

102 Harbour, M. 2007. Community Strategy to reduce CO_2 emissions from passenger cars and light-commercial vehicles (debate), 22 de octubre de 2007

103 Mayer. B & McVeigh, P. 2008. EU politicians promise to fight tougher car CO_2 rules, Automotive News Europe, 7 de enero de 2008, p4

104 Rowell, A. 2008. British MEPs took gifts from firms they are meant to regulate. The Independent , 11 de mayo de 2008. Acceso vía: http://www.independent.co.uk/news/uk/politics/british-meps-took-gifts-from-firms-they-are-meant-to-regulate-825919.html

105 Rowell, A. Comité sobre Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria. 2007. Informe borrador sobre la estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO_2 de vehículos de pasajeros y vehículos comerciales ligeros, 8 de junio de 2007. Acceso en: lhttp://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/pr/670/670834/670834en.pdfComisión Europea, 2007, Reunión con Dieter Zetsche, Informe para Verheugen, 17 de octubre de 2007.

106 Grupo de los Verdes/Alianza Libre Europea, octubre de 2007. Putting the brakes on climate change; basado en contenidos del Öko-Institut, julio de 2007. Kurzgutachten zu den CO_2-Minderungspotenzialen der auf EU-Ebene diskutierten Grenzwertvorschläge für neu zugelassene Pkw. Disponible en: http://www.greens-efa.org/cms/topics/dokbin/201/201906.pdf

107 Rowell, A. 2008 The Independent 2008. British MEPs took gifts from firms they are meant to regulate. 11 de mayo de 2008 http://www.independent.co.uk/news/uk/politics/british-meps-took-gifts-from-firms-they-are-meant-to-regulate-825919.html

108 Chatzi News. 2007. 30 de enero de 2007, YouTube, Acceso el 8 de abril. El vídeo ha sido retirado. http://www.youtube.com/watch?v=tX-i3Ku0Jbk

109 Comisión de Industria, Investigación y Energía. 2008. Borrador del informe sobre CARS 21: A Competitive Automotive Regulatory Framework (2007/2120(INI)). 16 de julio de 2007. http://jorgo-chatzimarkakis.english.org.liberale.de/sitefiles/downloads/1153/673406en.pdf?PHPSESSID=4b1d692860f8493f2b4b9a8432dad49d

110 Europaticker, 2008. Langen, W. CO_2-Ziele realistischer gestalten. 12 de mayo de 2008. Disponible en: http://www.umweltruf.de/news/111/news0.php3?nummer=12760

111 The Economist. 2007. The road ahead, The bullish mood in Frankfurt belies an uncertain future for the car giants. 13 de septiembre de 2007. Acceso por suscripción de pago.

112 Gow, D. 2007. Car firms put power before need to go lean and green - industry reluctant to make the ultimate sacrifice of speed and acceleration, The Guardian, 12 de septiembre de 2007. Disponible en: http://www.guardian.co.uk/business/2007/sep/12/europeanunion.germany

113 Greenpeace 2008. CO_2 Emissions at the Geneva Motor Show. 14 de marzo de 2008 Disponible en : http://www.greenpeace.org/international/press/reports/co2-emissions-at-geneva-show

114 Franey, J. 2008. BMW will debut fuel-efficient X5 SUV, Automotive News Europe, 3 de marzo de 2008, p18. Acceso al texto: http://www.autonews.com/assets/PDF/CA40278229.PDF

115 Kurylko, D. 2008. BMW: We may need a 'green' brand; Separate brand would preserve performance image, Automotive News, 21 de enero de 2008; disponible en: http://autonewsservice.org/021308/at_an_012108.htm,

Automotive News. 2008. Fresh heir: To turn green, must BMW create brand?, 24 de marzo de 2008, p58. Acceso al texto vía suscripción de pago.

116 The Economist, 2007, Collision course - New European Union emission rules are bad news for Germany's carmakers, 20 de diciembre; Auto Express. 2007. BMW X6 3.0d - It's BMW's most radical new model of the decade - and Auto Express has driven it first! Noviembre de 2007

117 Urquhart, T. 2008. Mercedes-Benz's AMG division plots greener future, Global Insight, 14 de abril de 2008.

118 Barker, P. 2008. Exclusive: VW restricts supply of Bluemotion range. BusinessCar, 16 de abril de 2008. http://www.businesscar.co.uk/story.asp?storycode=2819&sectioncode=1

119 Spiegel Online. 2007. A Q&A with VW CEO Martin Winterkorn 7 de marzo de 2007; disponible en http://www.businessweek.com/globalbiz/content/mar2007/gb20070307_569793.htm

120 The Economist. 2007. The road ahead. 13 de septiembre de 2007.

Greenpeace

Greenpeace es una organización independiente que usa la acción para exponer las amenazas al medio ambiente y busca soluciones para un futuro verde y en paz.

Publicado por Greenpeace International,
Ottho Heldringstraat 5, 1066 AZ Amsterdam, The Netherlands
Para más información contactar: enquiries@int.greenpeace.org

Greenpeace España,
San Bernardo, 107, 28015 Madrid, España
informacion@greenpeace.es www.greenpeace.es

GREENPEACE

greenpeace.es