



Posición de la CES sobre la propuesta de una regulación dirigida a reducir las emisiones de CO₂ en los vehículos de pasajeros nuevos (COM(2007)856)

Posición adoptada por el Comité Ejecutivo de la CES en su reunión de 4 de marzo en Bruselas

Introducción

1. Este documento presenta la posición de la CES sobre la propuesta de reglamento para reducir la emisión de dióxido de carbono (CO₂) de los vehículos a una media de 130 g de CO₂/km para el conjunto de la flota de automóviles hasta 2012, a través de mejoras en la tecnología de los motores de los vehículos.
2. Esta propuesta es una pieza importante de legislación en el dispositivo legal europeo para luchar contra el cambio climático, ya que se concentra en las emisiones de gas de efecto invernadero en el transporte por carretera, sector que produce alrededor de una quinta parte de las emisiones de CO₂ de la UE – de las que un 12% es imputable a los vehículos particulares – y uno de los pocos sectores en los que las emisiones están aumentando. Mientras que la UE ha reducido sus emisiones globales en algo menos del 5% entre 1990 y 2004, las emisiones de CO₂ del transporte han aumentado en un 26%.
3. El objetivo inicial, propuesto por la Comisión en 1995 y avalado por el Consejo y el Parlamento Europeo, era de llegar a los 120g de CO₂/km. El fracaso manifiesto del acuerdo voluntario firmado por los constructores de automóviles en 1998¹, que preveía la bajada de las emisiones a 140 g/km en 2008, ha llevado a la Comisión a proponer una reglamentación obligatoria en diciembre de 2007.

I. Comentario general

4. Para la CES, que apoya la ambiciosa política climática de la UE, esta propuesta responde a la demanda expresada por el Comité Ejecutivo en octubre de 2006², “de establecer un reparto más equitativo en la carga de los esfuerzos de reducción de las emisiones entre los sectores “domésticos” (transporte, residencial, terciario) y los demás sectores, sobre todo la industria”.
5. El Comité Ejecutivo de la CES también había pedido “el respeto del acuerdo voluntario establecido entre los productores de automóviles europeos para limitar las emisiones de CO₂ de los vehículos nuevos a una media de 140g/km en 2008

¹ En 2006, la media para todos los vehículos era de 160 g/km

² “Combatiendo el Cambio Climático: Una prioridad social – Vías de acción”, *Resolución adoptada por el Comité Ejecutivo de la CES en su reunión en Bruselas de 18 y 19 de octubre de 2006.*

y la adopción de una legislación europea que establece normas obligatorias de emisiones de CO₂ de 120 g/km de media en 2012”.

6. Teniendo en cuenta el fracaso del acuerdo voluntario, la CES celebra la iniciativa de la Comisión de imponer una legislación vinculante sobre las emisiones de CO₂ de los vehículos. Según los cálculos de la Comisión, las emisiones de CO₂ evitadas de aquí al 2020, surgidas del objetivo de 120 g CO₂/km, deberían llegar a los 400 millones de toneladas. Además, los beneficios económicos y sociales que se pueden esperar de esta legislación son importantes. Debería estimular las inversiones en investigación y fabricación de tecnologías bajas en carbono, contribuyendo así a crear y mantener puestos de trabajo a largo plazo en el sector automovilístico europeo que emplea, de forma directa e indirecta, a 13 millones de trabajadores. Para los usuarios, el sobrecoste de compra del vehículo debería estar compensado por el ahorro en el coste del carburante a lo largo de la vida del vehículo.
7. Esta legislación debe completarse con un plan global de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en los transportes en Europa, tanto en los de mercancías como en los de pasajeros. El objetivo debería ser la reducción de la demanda de transporte, desplazar el tráfico hacia los medios de transporte que generan los niveles más bajos de gases de efecto invernadero (tren, navegación fluvial, transporte colectivo, bicicleta, caminar), desarrollar las mejoras técnicas que ayuden a reducir las emisiones (neumáticos, equipamientos, etc.) además de biocarburantes que son social y medioambientalmente sostenibles, y promover modos de conducción que ahorren energía.

II. Comentarios particulares

Impacto sobre el empleo de las medidas propuestas

8. La CES subraya que el estudio de impacto realizado por la Comisión no anticipa un impacto negativo global sobre el empleo en el sector automovilístico en Europa, pero subraya la posibilidad de que haya “ganadores” y “perdedores” en las empresas productoras de automóviles. Sin embargo, podrían crearse empleos para los proveedores de componentes y fabricantes de equipamientos, respondiendo a una demanda creciente de tecnologías innovadoras y de gran valor añadido, que permitirán reducir las emisiones. Para la Comisión, la realización de los objetivos de CO₂ será consecuencia antes de la difusión de los procedimientos disponibles actualmente para el conjunto de los vehículos, que de revoluciones tecnológicas que conviertan los estándares existentes en obsoletos.
9. Para la CES, este análisis es insuficiente. Estima que es necesario un estudio en profundidad del impacto sobre el empleo, que incluya a las organizaciones sindicales. Los puntos a evaluar cuidadosamente son los siguientes:
 - i. El impacto cuantificado sobre los tejidos industriales y el empleo nacional y regional en el seno de la Unión Europea, teniendo en cuenta el reparto actual de los lugares de producción;
 - ii. El impacto de un aumento en los costes asumidos por los constructores en cuanto a remuneraciones y a condiciones de trabajo en los diferentes niveles de la cadena de valor, teniendo en cuenta la naturaleza de las relaciones contractuales que las vinculan.

10. La CES pide a la Comisión, al Parlamento y a los Estados miembros que evalúen cuidadosamente el impacto que la futura legislación podría tener sobre el empleo y el tejido industrial de numerosas regiones de Europa, y que adopten medidas de apoyo apropiadas para evitar una desregulación masiva en el sector.
11. Aunque el logro de los objetivos en 2012 se podrá hacer en gran parte gracias a la utilización de las tecnologías existentes, las rupturas tecnológicas serán sin embargo indispensables en el futuro para alcanzar los niveles muy bajos de emisiones recomendados por los expertos del IPCC³. Los presupuestos públicos y privados en I+D deben incrementarse y reorientarse hacia las tecnologías bajas en carbono. La CES llama a las autoridades europeas a respetar el compromiso adquirido en sus comunicaciones precedentes respecto del pilar tecnológico de la estrategia comunitaria de reducción de las emisiones de CO₂. La CES apoya sobre todo la constitución de una iniciativa tecnológica conjunta, cofinanciada por el presupuesto europeo, que contenga una dimensión de formación y que implique a las organizaciones sindicales concernidas.
12. La CES y los sindicatos metalúrgicos deben estar involucrados en la revisión del progreso alcanzado en la puesta en práctica del proyecto integrado con vistas a reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros prevista para 2010.

Apoyo al objetivo de 130gr CO₂/km y la fecha de 2012

13. La CES apoya el objetivo intermedio de 130g de CO₂/km para 2012, considerando que representa un término medio entre el objetivo original de la UE de 120 g/km⁴ y el objetivo del acuerdo voluntario de los constructores (140g/km en 2008). Además, el proyecto de Directiva ofrece una serie de flexibilidades a los productores que les permiten lograr los objetivos que les han sido asignados (cálculo de emisiones sobre la media de sus ventas, asociación de productores).
14. Otro argumento a favor de la fecha de 2012 es que el transporte por carretera debe contribuir a la realización de los objetivos del protocolo de Kyoto en ese mismo año, cuyo fracaso haría que el esfuerzo fuese asumido por otras industrias, sus trabajadores y sus clientes.
15. Además hay estudios que demuestran que las mejoras pueden ser alcanzadas reduciendo el tamaño y la potencia de los vehículos o generalizando los procesos técnicos que existen ya en algunos modelos. De hecho, las mejoras de los últimos años en tecnología de vehículos han sido anuladas, en gran medida por el aumento del peso y de la potencia de los coches, en un 15 y un 28% respectivamente en el periodo 1995-2004.

Compartiendo el esfuerzo

16. La Comisión ha propuesto un sistema de valores limitados para las emisiones de CO₂ basado en el peso de los vehículos. La CES considera que otros parámetros alternativos como la "sombra" (la superficie del vehículo) o "la pisada" (el espacio entre las cuatro ruedas) también podrían ser tenidos en cuenta.
17. Los valores límites también deberían ser fijados de forma que los vehículos que actualmente emiten más tuvieran que hacer esfuerzos proporcionalmente

³ Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático

⁴ Propuesto por la Comisión en su comunicación de 1995 y posteriormente reformulado en la estrategia de desarrollo sostenible

mayores, aunque sea el conjunto de los constructores y de las clases de vehículos el que tenga que hacer un esfuerzo si se quiere alcanzar el objetivo medio de 130g.

Penalizaciones

18. La CES es favorable a la aplicación de un sistema de multas para los fabricantes que no cumplan los objetivos de reducción. Las multas deben tener un carácter disuasorio aunque sean progresivas en el tiempo.
19. La cuantía de las penalizaciones debería revertir en un fondo – gestionado a nivel nacional o a nivel europeo – y ser utilizada para:
 - i. Ser reinvertida en la investigación y el desarrollo para contribuir a una mayor reducción de las emisiones de CO₂. Estas nuevas inversiones en I+D deberían ser accesibles al conjunto de las empresas que mantengan su producción en el seno de la UE;
 - ii. Ser reinvertida en la formación y el desarrollo de las competencias de los empleados de la industria automovilística para permitirles la adaptación a nuevos procedimientos de fabricación más eficientes en términos de consumo de energía y de CO₂.
 - iii. Ayudar a financiar fuertes medidas incentivas que se ofrecerían a los propietarios de vehículos antiguos y contaminantes con rentas modestas, que quisieran deshacerse del vehículo.

Los objetivos de CO₂ a largo plazo para una verdadera ruptura tecnológica “baja en carbono”

20. La CES desea que los agentes sociales, y sobre todo los sindicatos, estén implicados en la definición de los ambiciosos objetivos para la reducción de emisiones de los vehículos para 2020 y 2025. Tales objetivos animarán a las empresas a preparar desde ahora las innovaciones radicales que permitirán la creación de vehículos de bajas emisiones. Esto permitirá también dejar el tiempo suficiente a las empresas y a los empleados de adaptarse a estos nuevos cambios.

Medidas complementarias necesarias

21. La CES pide a la Comisión que proponga rápidamente medidas para fomentar la compra de vehículos menos contaminantes y menos emisores de CO₂ (medidas orientadas hacia la “demanda”), y subraya que harán bajar el gasto de la realización del objetivo de 130g de CO₂/km. En particular, la CES llama a la Comisión a:
 - i. Incitar de nuevo a los Estados miembros a que adopten la propuesta de Directiva sobre la fiscalidad de los vehículos particulares⁵, que se encuentra actualmente ante el Consejo y el Parlamento, y que adapten su fiscalidad sobre los vehículos de manera que promuevan la compra de vehículos que economizan combustible;
 - ii. Mejorar la eficacia de la Directiva sobre el etiquetaje de CO₂ de los vehículos⁶, siguiendo el compromiso de la Comisión;

⁵ COM(2005)261

⁶ Directiva 1999/94/CE

- iii. Pedir a los fabricantes de vehículos que firmen rápidamente un código de conducta vinculante sobre el marketing y la publicidad de los vehículos para promover vehículos económicos en carburante;
- iv. Proponer una prohibición de la publicidad para los modelos de vehículos que excedan el 50% de las emisiones de CO₂ de la media de vehículos existentes.

Vehículos utilitarios ligeros y pesos pesados

- 22. La CES pide igualmente a la Comisión que proponga sin más dilación propuestas reglamentarias para limitar las emisiones de CO₂ de los vehículos utilitarios ligeros, de pesos pesados y de dos ruedas.