

## RESPUESTA DE ANFAC A LA CONSULTA PÚBLICA DE LA COMISIÓN SOBRE LA REVISIÓN DE LA ESTRATEGIA DE REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE CO<sub>2</sub> DE LOS VEHÍCULOS

### 1) INTRODUCCIÓN

El Sector Automóvil apoya promocionar las reducciones de emisiones de CO<sub>2</sub> producidas por turismos, en especial, el cumplimiento del objetivo Comunitario de alcanzar los 120 g/km gracias a las mejoras en las tecnologías de éstos, que jugarán un papel muy importante en este sentido. A pesar de los significativos aumentos en tamaño y peso de coches y las negativas tendencias del mercado, las empresas del Sector han conseguido una continua reducción de CO<sub>2</sub> desde 1995 (Transparencias 1 y 2), así como realizar cambios importantes en el mercado hacia vehículos de mayor eficiencia en términos de CO<sub>2</sub> (Transparencia 3). Todo ello a la vez que se ha experimentado un notable crecimiento en la seguridad (activa y pasiva), una reducción de las emisiones de contaminantes y un aumento de la reciclabilidad de los coches. La Industria de Automoción Europea está preparada para realizar una significativa contribución a las reducciones de CO<sub>2</sub> en los próximos años, pero dadas las grandes inversiones y los largos ciclos de desarrollo y producción en nuestra industria se requiere plazos adecuados para esta importante tarea. Además, como señaló ACEA durante la revisión del 2003 del acuerdo del CO<sub>2</sub>, como se recomendó en 2005 en el marco de CARS 21 y como se adoptó en el Plan de Acción de Eficiencia Energética de 2006, se requiere, en la búsqueda del objetivo Comunitario de 120 g/km, involucrar a todos los actores relevantes mediante una Estrategia Integrada.

Adoptar soluciones eficientes en coste no es solo un imperativo para salvaguardar la fabricación de vehículos en la UE; es un principio básico que permite a la sociedad alcanzar los objetivos medioambientales a bajo coste.

**Para concluir:** La Industria Española de Automoción, solicita que los responsables políticos acuerden una Estrategia Integrada involucrando a todos los actores relevantes para alcanzar el objetivo Comunitario de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> a 120 gramos por kilómetro, incluyendo importantes reducciones mediante las tecnologías de vehículos.

## 2) PLAZOS

El Sector Automóvil solicita plazos adecuados para conseguir el objetivo ligado a la tecnología del vehículo. A saber, los ciclos de desarrollo y producción en la industria del automóvil se desarrollan durante muchos años. El desarrollo, incluyendo la fase de ingeniería avanzada, durante la cual se desarrollan las nuevas tecnologías, dura unos 5 años y en ella tiene lugar el diseño de los sistemas de propulsión de un nuevo modelo, la fase de concepto del diseño inicial y la fase de ejecución, con una duración de 2 años y medio, viene a continuación. Obviamente, las posibilidades de cambios técnicos se reducen a medida que avanza el tiempo y se limitan con mayor medida al llegar a la fase de ejecución. El prototipo aparece al finalizar la fase de ejecución. Así, típicamente, el ciclo completo del producto es de más de 7 años, necesarios para recuperar las altas inversiones. Durante las fases finales de este periodo, los cambios fundamentales que promocionarían la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> involucrarían la discontinuidad en la producción. Esto se produce porque las emisiones de CO<sub>2</sub> están ligadas con la parte fundamental del modelo (p. ej. Motor, aerodinámica, transmisión, peso, etc...). Además, no hay solución ligada a los sistemas de tratamiento de gases de escape que haría la tarea más sencilla.

Los ciclos de desarrollo y producción descritos anteriormente muestran que, la mayoría de los coches que saldrán al mercado en 2012 están ya definidos a día de hoy (Transparencia 4), por tanto los cambios adicionales para éstos están muy limitados. Además, hoy en día, todavía no están claros los requisitos legislativos que se impondrán para cada vehículo.

Por tanto, se considera 2015 la fecha más realista para implementar el objetivo legislativo de CO<sub>2</sub> sobre la tecnología de vehículos. Además debería evitarse la duplicación de esfuerzos para la industria, ligando los del CO<sub>2</sub> a los necesarios para cumplir con el reglamento Euro 6, pues éste obligara en todos los casos ha realizar importantes modificaciones en el motor para ese año. Además, 2015 es también el año de aplicación de los nuevos límites japoneses.

**Para concluir:** La propuesta de fecha del 2012 es utópica como consecuencia de la falta de concreción en el marco legislativo. Es por este motivo que el Sector demanda urgentemente prorrogar el plazo de aplicación de cualquier legislación de CO<sub>2</sub> hasta el 2015. Al mismo tiempo, el Sector está preparado para discutir la introducción de tecnologías complementarias de vehículos mediante la definición clara del plan de implementación antes del 2015 (ver sección adjunta).

### 3) ¿CÓMO ALCANZAR EL OBJETIVO COMUNITARIO DE 120 g/km DE CO<sub>2</sub>?

El Sector Automóvil apoya el cumplimiento del objetivo Comunitario de 120g/km, y reconoce que las tecnologías de vehículos jugarán un papel muy importante en este sentido. Como señaló ACEA durante la revisión del 2003 del acuerdo del CO<sub>2</sub>, como recomendó en el 2005 el grupo de participantes de CARS 21 y como se adoptó en el Plan de Acción de Eficiencia Energética del 2006, se requiere en la búsqueda del objetivo Comunitario de 120 g/km involucrar a todos los actores relevantes mediante una Estrategia Integrada. Desafortunadamente, la propuesta de la Comisión de una estrategia Integrada no refleja el coste de la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> mediante las tecnologías de vehículos. Como concluye el asesor de la Comisión en el Programa Europeo de Cambio Climático (ECCP), reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> mediante las tecnologías del vehículo y motor es la opción mas cara y menos eficiente para la sociedad. (Transparencia 5), conclusión con la que coincide el informe Stern. Por el contrario, TNO estima que adoptar medidas como la conducción eficiente resultaría más eficaz y más económico. Lamentablemente, la Comisión ha excluido tales medidas para alcanzar el objetivo propuesto de 120 g/km.

El Sector anima a los responsables políticos a modificar la aproximación de la Comisión y de esta forma garantizar el objetivo de alcanzar 120g/km, (Transparencia 6), consiguiendo mediante las tecnologías de vehículo y motor el objetivo de 135g/km, y reducciones adicionales de 15g/km a través de medidas complementarias: biocombustibles, conducción eficiente y medidas sobre las infraestructuras. De hecho, tales medidas podrán contribuir con mayores reducciones a largo plazo si se aplican en el marco de una Estrategia Integrada.

Como explica sección a parte, las tecnologías complementarias de vehículos pueden llegar a contabilizar 10g/km en lugar de 5g/km como propone la Comisión. Con lo que a pesar de que únicamente fueran adjudicados 5g/km a la contribución de biocombustibles, el objetivo de alcanzar 120g/km puede conseguirse del mismo modo. Para garantizar conseguir el objetivo de 120g/km deberían adoptarse medidas adicionales tales como la conducción eficiente o la mejora en infraestructuras. La evaluación de los beneficios de la conducción eficiente se prueba en el proyecto "ECODRIVEN" financiado por la UE, el cual a pesar de tener como fecha de finalización el 2008, un gran número de actores estarían interesados en continuar después del 2008. De hecho varios Estados Miembros han puesto en marcha y financiando proyecto similares y campañas de este tipo como es el caso de España (Transparencia 7). De forma similar, las medidas de infraestructuras también consiguen ahorros de emisión de forma eficiente en coste. Por ejemplo, se contabilizan ahorros de CO<sub>2</sub> de 28 MT en el marco del cumplimiento de los objetivos de Kyoto en Japón. La Comisión no ha incluido ninguna propuesta para conseguir posibles ahorros de CO<sub>2</sub> en este aspecto. En consecuencia el Sector alerta a los responsables políticos y les insta a corregir la propuesta de la Comisión.

**Para concluir:** El Sector apoya alcanzar el objetivo Comunitario de 120g/km mediante la reducción de 135g/km a través de la tecnología del vehículo y el motor, y reducir 15 g/km mediante medidas adicionales. Del mismo modo junto con estas medidas deberán incluirse otras complementarias tales como biocombustibles, conducción eficiente y medidas sobre las infraestructuras. Esta

aproximación permite alcanzar el mismo resultado medioambiental a menor coste para la sociedad. Más del 75% de la contribución para alcanzar el objetivo Comunitario de 120g/km vendría de las tecnologías de vehículos.

#### **4) EL PAPEL QUE JUEGAN LAS TECNOLOGÍAS COMPLEMENTARIAS DE VEHÍCULOS**

En el ECCP, el asesor de la Comisión (TNO) evaluó el potencial de reducción mediante la aplicación de las tecnologías complementarias. Concluyó que el potencial acumulado de MAC (Aires acondicionados más eficientes), GSI (Indicadores de cambio de marcha), TPMS (Indicadores de presión de los neumáticos) y LRRT (neumáticos de baja rodadura) es de 6.9 MT de CO<sub>2</sub>, correspondiendo a 10g/km (Transparencia 8). Sin embargo, la Comisión solo ha trasladado un impacto equivalente a 5g/km (con los otros 5g/km de los biocarburantes).

En otras palabras, mientras que apoyamos las acciones medibles y controlables propuestas por la Comisión en tecnologías complementarias, su impacto debe ser de nuevo evaluado y las reducciones logradas de CO<sub>2</sub> a través de estas medidas deberán contabilizarse para alcanzar el objetivo de 120g/km. Basándose en las cifras de ECCP, su impacto se encuentra alrededor de 10g/km. De igual manera, se deberán tomar medidas adicionales en el marco de ese enfoque Integrado.

Las medidas sobre los Vehículos Comerciales N1, propuestas por la Comisión deben ser excluidas, dado que no hay datos de CO<sub>2</sub> disponibles para éstos (no se miden en la homologación) y no estarán disponibles hasta 2009 y además cabe añadir que estos vehículos son fundamentalmente diferentes de los turismos M1- uso y propiedad de profesionales, criterios de eficiencia ligados al negocio, mayores kilometrajes, fundamentalmente diesel, ciclos de desarrollo mas largos etc...

**Para concluir:** El Sector apoya la utilización de tecnologías complementarias para alcanzar el objetivo Comunitario de 120g/km. Estamos preparados para definir un plan concreto de introducción de medidas técnicas complementarias. Las reducciones conseguidas de CO<sub>2</sub> a través de las medidas complementarias se reflejarán y contabilizarán en su totalidad para alcanzar el objetivo Comunitario de 120g/km. Los vehículos N1 serán excluidos de estas medidas propuestas.

#### **5) ASPECTOS LEGISLATIVOS Y ELECCIÓN DE PARÁMETROS**

El Sector automóvil apoya la fijación de los objetivos de CO<sub>2</sub> en función del peso, respetando a la vez la diversidad de la Industria y la equidad social.

El Sector considera que el peso de los vehículos es el parámetro mas adecuado para modular los límites de CO<sub>2</sub> y diferenciar los modelos de coches. La selección del peso como parámetro está basada en numerosas consideraciones. Desde el punto de vista Internacional, el peso es el parámetro utilizado para la regulación de CO<sub>2</sub> en Japón y China. Respecto a la simplicidad del sistema, el peso es un parámetro que está claramente definido y certificado.

Respecto a la pendiente de la posible curva de la regulación, existe un consenso desde el Sector que consiste en que cualquier sistema debe salvaguardar la diversidad de la industria y la equidad social.

El Sector del Automóvil entiende la diversidad, entre otras cosas, como que cualquier sistema legislativo debe salvaguardar la diversidad de nuestra industria, de sus miembros y de su oferta de productos. Del mismo modo entendemos la equidad social como, entre otras cosas, que la estrategia de la UE y cualquier sistema legislativo debe respetar las limitaciones económicas de nuestros compradores. Además, el impacto social de cualquier sistema legislativo sobre el empleo en Europa y sus regiones deben ser consideradas en toda su amplitud.

El sector además de esto apoya la intención de la Comisión de definir los objetivos de CO<sub>2</sub> de una manera neutra desde el punto de vista técnico.

**Para concluir:** El Sector de fabricantes apoya el peso como el parámetro mas adecuado para la implementación legislativa, respetando la diversidad de la Industria y la equidad social.

## **6) FLEXIBILIDADES NECESARIAS Y MEDIDAS DE APLICACIÓN**

El Sector de Automóvil entiende que se proporcionarán medidas de flexibilidad a los fabricantes con el fin de obtener objetivos de la manera más eficiente y económica posible. Tales medidas de flexibilidad juegan un importante papel evitando un impacto excesivo en la Industria del Automóvil y en la planificación de productos de los fabricantes, así como manteniendo la diversidad de producción. Ayudan a evitar o limitar los impactos negativos que podrían de otra manera hacer que las decisiones ya tomadas sobre las inversiones en tecnologías de producción y modelos de vehículos queden desfasadas. En este contexto, se debe afirmar que estas medidas de flexibilidad aisladas no permitirán alcanzar el objetivo que se pretende si no se consideran las limitaciones tecnológicas y económicas de la Industria del automóvil, en la fijación de los objetivos.

Las medidas de flexibilidad que el Sector apoya incluyen promedios por grupos, banking, créditos, consideraciones del impacto de la normativa y las exclusiones.

“Promedios por grupos”: las empresas tienen la posibilidad de poner en el mercado vehículos cuyas emisiones de CO<sub>2</sub> se encuentran *por encima* de la curva al ser compensados por los coches cuyas emisiones se encuentran *por debajo* de ella dentro del mismo grupo. Esto no reduce en ningún caso la efectividad medioambiental del proyecto pero provee una manera más económica para la industria y la sociedad de conseguir los objetivos que se pretenden.

“Banking”: los créditos o déficits pueden ser trasladados hacia años posteriores por los fabricantes para alisar las fluctuaciones durante el lanzamiento de productos.

“Créditos”: para vehículos o acciones, por ejemplo créditos (del pozo a la rueda) por vehículos de combustible renovables/bio aseguran que el impacto medioambiental real sea tenido en cuenta.

“Impacto de la Normativa”: los ajustes por el impacto de la regulación futura (desde la fecha de publicación de la Comunicación sobre CO<sub>2</sub>) aseguran que el objetivo se mantenga.

“Exclusiones”: para turismos M1 derivados de Comerciales N1 y pequeñas series.

Otro punto importante para la implementación de la legislación en emisiones de CO<sub>2</sub> es que debe estar basada en el artículo 95 para asegurar que el mercado único de la UE se mantiene.

**Para concluir:** Se requieren algunas medidas de flexibilidad para evitar un excesivo impacto en los procesos y la diversidad en la Industria del automóvil y para salvaguardar su competitividad.