

París y Berlín piden relajar las normas por el coche limpio

2008-12-08 20:05:47



Tratan de retrasar objetivos y bajar las multas ante la crisis del automóvil La crisis económica, especialmente dura en el sector del automóvil, está aumentando las presiones para flexibilizar los objetivos de reducción de las emisiones de CO2 de los coches.

El presidente Nicolas Sarkozy, que ostenta la presidencia de la UE, desea alcanzar un compromiso con los demás Estados sobre el paquete global de cambio climático en la cumbre del 11 y 12 de diciembre para “alcanzar un acuerdo antes de fin de año”. Dentro del paquete global figura el objetivo de reducir las emisiones de CO2 en un 20% para 2020. Para ello es fundamental retroceder las emisiones de carbono de los coches, que representan el 12% del total.

Sarkozy cuenta en este caso con el apoyo de la canciller alemana, Angela Merkel, con la que alcanzó un acuerdo el pasado 9 de junio en Baviera, para proteger sus respectivas industrias automovilísticas, cuyas ventas cayeron en octubre un 7% y un 8%, respectivamente. El objetivo de Francia y Alemania es diluir sustancialmente el proyecto de norma legislativa de reducción de emisiones de CO2 de los coches presentado por la Comisión en diciembre de 2007.

Esa propuesta pretende obligar a los fabricantes a reducir las emisiones medias de CO2 de los turismos nuevos a 130 gramos por kilómetro en 2012. La propuesta incluía además el propósito de retroceder otro 10% mediante avances técnicos, especialmente en los neumáticos y aire acondicionado, y luego conseguir el objetivo de 120 gramos por kilómetro.

La decisión de Bruselas de presentar una normativa obligatoria fue consecuencia del incumplimiento del acuerdo voluntario del sector de 1998, que fijaba un objetivo de 140 gramos por kilómetro para 2008. Un pacto que tuvo efectos muy limitados: las emisiones se redujeron sólo desde 186 gramos a 163 por kilómetro entre 1995 y 2004.

La propuesta de norma de Bruselas despertó un amplio rechazo entre los fabricantes de vehículos. La industria consiguió el apoyo de la Comisión de Industria del Parlamento Europeo, que el pasado 1 de septiembre votó a favor de

atenuar los objetivos. No obstante, el 25 de septiembre, la Comisión de Medio Ambiente, que desempeña un papel más relevante en este asunto, suspendió (por 39 votos contra 23 y 2 abstenciones) una enmienda que pretendía aplazar las reducciones de manera progresiva hasta 2015. Además, fijó un nuevo objetivo de 95 gramos por kilómetro para 2020.

Con este recorrido de fondo, la presidencia francesa consiguió el pasado día 3 un frágil principio de acuerdo con los demás Estados miembros en el Consejo. La propuesta de París sugiere que las reducciones de CO2 afectarían en 2012 sólo a una parte de la flota (un 60%) y se irían incrementando hasta su totalidad en 2015. Además para las sanciones Francia propone un escenario escalonado. Entre 2012 y 2015 la sanción sería de 80 euros por gramo de desviación, y más allá de ese año sería de 95 gramos, pero la sanción se reduciría a 25 euros para los primeros tres gramos y a 40 euros de cuatro a seis gramos.

La propuesta precisa el voto favorable del Parlamento por tratarse de un procedimiento de codecisión. La Eurocámara, para curarse en salud, ha previsto la votación para el 4 de diciembre, antes de la cumbre. El Consejo por su parte, intenta a marchas forzadas un acuerdo en el trílogo (Comisión, Consejo y Parlamento), que ya ha realizado dos reuniones y tiene prevista la próxima para el 18 de noviembre. Fuentes próximas a las negociaciones aseguran que el Parlamento está dispuesto a admitir la aplicación progresiva en reducciones de gases o en sanciones, pero no en ambas a la vez. Además considera irrenunciable el nuevo objetivo para 2020.

Sigrid de Vries, portavoz de Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA), saludó las manifestaciones de Sarkozy por el “reconocimiento del hecho de que la industria tiene necesidad de un cuadro más realista frente al deterioro de la coyuntura”. El sector del automóvil sostiene 2,3 millones de empleos directos y 10 millones de indirectos en Europa.