

La Comisión RACC sobre Automóvil y Medio Ambiente aborda el papel del automóvil en el actual contexto de cambio climático

España necesitaría 7 veces más bosques para reabsorber el CO₂ que actualmente genera

- *En España el automóvil produce un 11% de las emisiones de CO₂, tantas como la ganadería, y por debajo de sectores como la industria y la energía*
- *El RACC propone crear un grupo de trabajo en el Parlamento para potenciar la movilidad sostenible*
- *Se estima que en el 2025 las mejoras tecnológicas han de permitir que los vehículos gasten un 50% menos de combustible sin que ello suponga un coste añadido para el consumidor*
- *El RACC propone la modificación del impuesto de circulación y la equiparación de la fiscalidad de la gasolina y el gasóleo como una de las medidas para mejorar el impacto medioambiental del automóvil*
- *Actualmente hay 900 millones de vehículos circulando por el mundo. El despertar de la India y la China –en sólo 30 años- supondrá pasar a 1800 millones de coches*

Madrid, 2 de junio de 2009.- A iniciativa del RACC se creó hace un año la **Comisión RACC de expertos en Automóvil y Medio Ambiente** compuesta por profesionales y académicos nacionales y extranjeros vinculados a la movilidad y el medio ambiente.

Este grupo de trabajo nació con el objetivo de analizar en profundidad todos aquellos aspectos vinculados al papel que ocupa el automóvil en un contexto de movilidad sostenible. Un año después la Comisión RACC presenta a la sociedad el informe **“Automóvil y Medio Ambiente. Cuando lo verde sale a cuenta”** con las conclusiones y recomendaciones en torno a esta problemática con el objetivo último de promover un grupo de trabajo en el Parlamento sobre este tema y detectar campos de actuación tanto por parte de la Administración, como de los fabricantes y de los usuarios.

1. Externalidades positivas y negativas del coche

El automóvil es uno de los inventos que ha cambiado con más intensidad la vida cotidiana de las sociedades modernas. Su expansión ha sido tan profunda y acelerada que, en algunos países, entre los que se incluye a España, la

industria automovilística ha constituido en unos de los pilares de la economía, de la ocupación y de la exportación.

Sin embargo, la motorización progresiva de la sociedad y la fuerte dependencia hacia el vehículo privado son la base de algunos de los problemas que plantea el actual modelo de movilidad, sobre todo en términos medioambientales. El uso del automóvil tiene fundamentalmente dos efectos sobre el medio ambiente: el derivado de las emisiones de CO₂ que repercuten directamente en el calentamiento global y el cambio climático, y los derivados de las emisiones de gases (NO_x, CO, entre otros) y partículas que empeoran la calidad del aire y que provocan la contaminación local.

1.a. Cambio climático

Las emisiones de CO₂ provenientes del automóvil han crecido en España de una forma muy destacada: cerca de un 80% entre 1990 y 2006 a un ritmo superior a la media del 50%, y muy por encima del 15% que el Protocolo de Kyoto marcaba para España en el horizonte del 2010.

En España el automóvil genera un 11% del total de emisiones de CO₂, tantas como la ganadería, pero por debajo de sectores como el de la energía o la industria. Según cálculos estimativos, para compensar todo el CO₂ que se emite en España durante un año harían falta 7 veces más bosques de los que actualmente tenemos.

1.b. Calidad del aire

La combustión de gasolina y gasóleo genera gran parte de los gases y partículas que empeoran la calidad del aire en las ciudades. En general las emisiones de estos gases nocivos y partículas han caído de manera muy significativa en los últimos años gracias a las mejoras tecnológicas realizadas por los fabricantes: un coche nuevo contamina hasta 30 veces menos que uno viejo.

Así, a pesar del aumento espectacular del parque de automóviles, entre 1990 y 2005, las emisiones de NO_x cayeron un 20% y las de CO casi un 60. En cambio, las emisiones de partículas no han seguido una evolución tan positiva, fundamentalmente debido a la progresiva *dieselización* del parque automovilístico en España.

Aunque es difícil hacer estimaciones en este campo, según la Agencia Europea del Medio Ambiente, en el año 2000 se produjeron en Europa aproximadamente 370.000 muertes prematuras por estos contaminantes, 7 veces más que los muertos por accidentes de tráfico.

2. Automóvil y petróleo

Existe una relación muy estrecha entre automóvil y petróleo. Las previsiones apuntan a que en los próximos años la demanda de petróleo crecerá de forma importante, a medida que, sobre todo en China y la India, aumente el nivel de motorización: se estima que en apenas 30 años el parque mundial de coches pasará de los 900 millones de unidades actuales a 1800 millones.

La oferta de petróleo, sin embargo, verá limitado cada vez más su crecimiento. Esta evolución divergente de demanda y oferta se traducirá previsiblemente en aumentos de precios, sobre todo a medida que la economía mundial se recupere. A medio plazo, el precio del petróleo se estima que puede situarse en una franja entre 80-100 dólares el barril.

3. Objetivo: *la descarbonización*

A la vista de todo ello, resulta urgente propiciar una estrategia *descarbonización* del automóvil, es decir, una reducción de las emisiones de CO₂ por kilómetro recorrido. Dicha estrategia pasa por la puesta en marcha de las actuaciones siguientes:

1. Incidir en la oferta.

Mejora de la eficiencia de los vehículos

- a) La introducción de mejoras tecnológicas en el motor de combustión interna y el desarrollo de vehículos híbridos puede reducir el consumo en un 50% en el horizonte del año 2025, sin que ello deba suponer un coste añadido para el consumidor.
- b) La **apuesta por las energías alternativas** también ayudaría a reducir el consumo de petróleo. El desarrollo del coche eléctrico puede, por ejemplo, reducir un 70 % las emisiones de CO₂ y eliminar casi totalmente las emisiones de gases y partículas que empeoran la calidad del aire.

2. Gestión de la demanda

Son necesarias **medidas de gestión de la demanda de movilidad**, como la generalización de los carriles BUS-VAO, la regulación del aparcamiento en destino o la implantación de sistemas de velocidad variable. Estas medidas deben siempre tener en cuenta el contexto local en el que se insertan.

3. Fiscalidad del automóvil

Hay un margen importante para modificar la fiscalidad asociada al automóvil y asociarla a criterios medioambientales. Ello no debe suponer

un aumento de dicha fiscalidad, ya muy elevada, sino un rediseño de la misma. Como medidas más importantes, se propone una **modificación del impuesto de circulación y una equiparación progresiva de la tributación específica del gasoil y de gasolina.**

4. Actuación de los conductores

Fomentar la responsabilidad de los usuarios se centra en tres aspectos claves:

:

- a) **Elección del modo de transporte:** no todos los modos de transporte contaminan lo mismo. Es fundamental promover el uso del transporte público, la motocicleta y la bicicleta o el ir a pie.
- b) **Compra del automóvil:** no todos los coches contaminan igual. La información es clave: a través del EcoTest (www.ecotest.eu) que ofrece una clasificación de los principales modelos disponibles en el mercado en función de las emisiones CO₂, gases y partículas.
- c) **Conducción eficiente:** no todas las formas de conducir contaminan lo mismo. A través de las llamadas **técnicas de conducción eficiente** se puede ahorrar hasta un 20% de combustible

4. Propuestas de actuación

La articulación práctica de estas actuaciones se concreta en las siguientes propuestas, surgidas a partir de los trabajos de la Comisión RACC:

Recomendaciones de la Comisión RACC

	MEDIDAS RACC	
Medidas de tipo fiscal	Modificación del impuesto de circulación	Modular el diseño del impuesto de circulación en función de las emisiones de CO₂ de cada vehículo. Con el objetivo de conseguir la máxima simplificación se propone seguir para ello un esquema parecido al fijado para el nuevo impuesto de matriculación vigente desde el 1 de enero de 2008.
	Igualación del impuesto de hidrocarburos para la gasolina y el diesel	Equiparar progresivamente el tipo impositivo del impuesto de hidrocarburos para la gasolina y el diesel. El objetivo debe ser que la carga fiscal por unidad de CO₂ emitida por ambos tipos de carburante sea la misma.
	Incentivos a la demanda de coches	Llevar a cabo un programa ambicioso de bonificaciones que incentive la renovación de la flota de coches en España (incluyendo las compras de 2ª mano), primando aquellos que tengan un impacto medioambiental menor (y que incorporen mayores prestaciones de seguridad activa y pasiva)

	Incentivos a la introducción de filtros de partículas	Impulsar un programa que incentive la instalación de filtros de partículas en coches nuevos y, especialmente, en coches antiguos. Estudiar el exitoso caso de Alemania para determinar la cuantía de la subvención
	Fijación de un precio por las emisiones de carbono	Tomar las medidas necesarias para que la carga fiscal que soporta cada unidad de carbono emitida a la atmósfera sea la misma, con independencia del sector donde se origine. Ello exigirá, seguramente, un prolongado periodo de convergencia.
Medidas de tipo regulatorio	Ley de Movilidad sostenible	Refuerzo del marco normativo que, de forma integrada, dé cobertura a las distintas medidas que puedan propiciar una movilidad sostenible.
	Estándares de consumo y de emisión de CO₂	En línea con la posición de la Comisión Europea, fijar un estándar de emisiones en 130 gr. de CO₂ por kilómetro en el año 2015, y de 95 gr. de CO₂ por kilómetro en el año 2020. Se propone que en este último caso este límite no sea modulado en función del peso del vehículo.
	Aprendizaje de técnicas Ecodriving	Incorporar el aprendizaje de las técnicas Ecodriving dentro del proceso de formación de nuevos conductores.
	Medidas de gestión de la demanda	Poner en marcha medidas de gestión de la demanda de movilidad como la generalización de carriles BUS-VAO, la regulación del aparcamiento en destino o la implantación de sistemas de velocidad variable, sobre todo en los entornos de las áreas metropolitanas. Estas medidas deben perseguir siempre la máxima eficiencia, aplicarse de forma progresiva, y adaptarse a las peculiaridades de cada territorio
Otras medidas	Compras públicas	Evaluar previamente el impacto medioambiental de todos los programas que ponga en marcha la administración que supongan la adquisición de parque móvil.
	Modos de transporte alternativos	Promover, sobre todo en entornos locales, iniciativas que faciliten la utilización del transporte público, de la motocicleta, la bicicleta o los desplazamientos a pie. Para ello es esencial dotarse de la infraestructura adecuada, que permita una buena convivencia entre los distintos modos de transporte.
	Fomento de la I+D	Implementar programas de I+D dirigidos específicamente a reforzar las capacidades de la industria del automóvil en España por lo que hace referencia a tecnologías vinculadas a la mejora del impacto medioambiental de los automóviles.
	Campañas	Poner en marcha campañas de sensibilización que corrijan los déficits de información y de formación que se detecta entre los conductores en relación al impacto medioambiental de los automóviles.

5. Cuando lo verde sale a cuenta

En este escenario, tanto los consumidores como los fabricantes cobran una relevancia especial. En primer lugar, los consumidores deberán tener un papel

más activo. Los fabricantes, por su parte, tendrán que comprender la necesidad y la urgencia del cambio y tendrán que ver el desarrollo de tecnologías verdes no como un coste sino como una oportunidad de mercado. Estos cambios de comportamiento deben verse facilitados por un adecuado procedimiento de las políticas públicas. Se trata de una responsabilidad de todos.

6. Seguimiento parlamentario

El RACC propone que los contenidos del presente informe sirvan de base para la articulación, a nivel parlamentario, de un debate que permita la discusión y, eventualmente, puesta en marcha de las actuaciones propuestas.

RACC Automóvil Club

El **RACC**, con más de un millón de socios, es el mayor automóvil club de España; líder en el ámbito de la movilidad. Presta asistencia personal, familiar, mecánica y sanitaria urgente y es la primera correduría de seguros de España en el sector de autos. El **RACC** también está presente en el sector de los viajes. A través de su Fundación, y como entidad con vocación de servicio a la sociedad, se preocupa, moviliza y crea estados de opinión para mejorar la movilidad y la seguridad vial de todas las personas.

Más información: www.fundacionracc.es