

Excelentísima Sr. D^a M^a Reyes Maroto Illera

Ministra de Industria, Comercio y Turismo

Ministerio de Industria, Comercio y Turismo
Paseo de la Castellana, 162
28046 Madrid

Madrid, 30 de enero de 2019

Estimada Ministra;

En el marco del trabajo realizado por el sindicato europeo de la Industria, *industriALL Europe*¹, donde CCOO Industria está integrado, queremos trasladarle que, actualmente, en el diálogo a tres bandas entre las instituciones (Parlamento Europeo, Comisión, Consejo) se está intentando alcanzar un compromiso sobre las normas de emisión para los camiones. Una tercera y probablemente última reunión está prevista para el 12 de febrero. Los días 6 y 8 de febrero, los Estados miembros prepararán su posición durante sus reuniones del COREPER (Comité de Representantes Permanentes).

IndustriAll Europe apoyamos plenamente los ambiciosos objetivos para los camiones, ya que representan un gran potencial sin explotar para nuevas reducciones de emisiones en el sector del transporte y podrían suponer una importante contribución a la consecución de nuestros objetivos climáticos. La reducción de las emisiones también irá acompañada de un menor consumo de combustible y, por lo tanto, tendrá un impacto positivo en el coste total de propiedad.

Como sindicatos, siempre pedimos al mismo tiempo una "transición justa", también para este sector de la economía. Una excesiva perturbación al establecer objetivos demasiado ambiguos podría poner en peligro la viabilidad de las empresas y afectar negativamente a los puestos de trabajo. Por lo tanto, *industriAll Europe* pide cautela. Hay que tener en cuenta que los camiones son productos muy complicados y que el mercado de camiones está muy diversificado. Además, la consecución de los objetivos dependerá en gran medida de la futura adopción de tecnologías que aún no se han desplegado. Unos objetivos demasiado ambiguos también, corren el riesgo de interferir con los largos ciclos de desarrollo e inversión de los camiones y llevar a la retroadaptación retroactiva de piezas y componentes.

¹ Siete millones de trabajadoras y trabajadores unidos en 177 organizaciones sindicales del continente y que representa las preocupaciones de los 2,4 millones de empleadas y empleados en la industria del automóvil, así como de 4 millones de personas que trabajan en el mercado de postventa, incluyendo a los 450.000 empleos españoles.

En un principio, la Comisión pedía una reducción del 15% de las emisiones de CO2 para 2025 y un objetivo ambicioso (hasta la revisión de la legislación prevista para 2022) del 30% para 2030 (en comparación con los niveles de 2019). Para incentivar las ventas de vehículos de baja y nula emisión (LZEV), la Comisión propuso un mecanismo de súper-crédito, utilizando un cálculo basado en un factor de baja emisión de 2 para los vehículos de emisión cero.

Sin embargo, la Comisión de Medio Ambiente del PE estableció objetivos más estrictos: un 20% para 2025 y un 35% vinculante (al menos) para 2030. Al mismo tiempo, se propone un mandato (conectado a un sistema malus) para los camiones de emisiones cero y bajas: 5% para 2025 y 20% para 2030.

Por último, el Consejo pidió que las emisiones de los camiones se redujeran en un 15 % en 2025 y en un 30 % en 2030. Los ministros también apoyaron el mecanismo de súper-crédito hasta 2024, pero acordaron considerar durante una revisión en 2022 su sustitución por un punto de referencia obligatorio para las ventas de LZEV a partir de 2025.

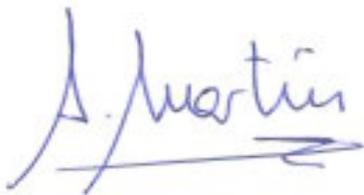
El resultado del diálogo a tres bandas será probablemente (como en el caso de los automóviles y las furgonetas) un compromiso entre las propuestas del Consejo y las del Parlamento Europeo.

Como industriAll Europe queremos hacer hincapié en lo siguiente:

- Ir más allá de la propuesta del Consejo, que ya es muy ambiciosa, podría perturbar gravemente el sector y afectar negativamente al empleo.
- La introducción de un sistema de súper-créditos para promover la adopción de vehículos de baja y cero emisiones es preferible a la imposición de objetivos de venta (conectados a un sistema malus). Actualmente hay demasiadas incógnitas sobre el potencial de mercado de los camiones con bajas emisiones de carbono.
- La revisión del Reglamento en 2022 es bienvenida y debería incluir la posibilidad de una revisión al alza o a la baja.
- Las sanciones propuestas (hasta 6.800 EUR/gCO2/tkm) son excesivamente elevadas y podrían expulsar a las empresas del mercado en lugar de animarlas a cumplir los objetivos de CO2.
- El uso de combustibles alternativos debe integrarse en el reglamento.
- La definición de vehículos de baja emisión debe dividirse por subcategoría de vehículos pesados.

IndustriAll Europe espera que estas consideraciones se tengan en cuenta a la hora de llegar a las conclusiones finales. Esperamos que el reglamento final logre el equilibrio adecuado entre los tres pilares del desarrollo sostenible: económico, social y medioambiental. Esto ofrecería la mejor garantía para una transición exitosa al transporte por carretera con bajas emisiones de carbono.

Un cordial saludo,



Fdo. Agustín Martín Martínez
Secretario General



Fdo. Joaquín Ferreira Martínez
Resp. Sector del Auto y Componentes