

## Las normas de CO<sub>2</sub> para los vehículos pesados que Europa necesita para la neutralidad climática

### ANTECEDENTES

En Europa, los vehículos pesados son responsables por el 25 % de las emisiones de CO<sub>2</sub> en el transporte vial, aunque solo representan el 2.5 % de los vehículos en circulación. Para combatir emisiones del sector, que año tras año siguen aumentando, Europa introdujo en 2019 las primeras normas de CO<sub>2</sub> para vehículos pesados. Estas obligan exigen que la mayoría de los camiones nuevos reduzcan las emisiones en un 15 % para 2025 y en un 30 % para 2030, en relación con 2020. Sin embargo, estos objetivos suficientes; sólo el crecimiento esperado del transporte de mercancías eliminará prácticamente sus beneficios en materia de CO<sub>2</sub>.

Las normas se revisarán a finales de 2022, creando la oportunidad de endurecer los límites para 2030 e introducir nuevos límites para 2035 y 2040. En su forma actual, las normas están lejos de ser suficientes para alcanzar el objetivo de neutralidad climática para 2050. Un estudio reciente del Consejo Internacional de Transporte Limpio (International Council on Clean Transportation, ICCT) identifica los ajustes imprescindibles a la normativa de emisiones CO<sub>2</sub> para alinear el sector de los vehículos pesados con la Ley Europea del Clima.

### CONCLUSIONES PRINCIPALES

**Las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados deben reducirse en un 98 % de aquí a 2050 para contribuir a la neutralidad climática.** La Unión Europea dio un gran paso con Ley Europea del Clima, la que ordena, de forma vinculante, la neutralidad climática para 2050. La Comisión Europea anunció que el sector del transporte deberá contribuir a este objetivo con una reducción del 90 % en emisiones de CO<sub>2</sub> para 2050 con respecto a 1990. Teniendo en cuenta los retos que plantea la descarbonización de la aviación y el transporte marítimo, el sector de los vehículos pesados deberá reducir sus emisiones anuales de CO<sub>2</sub> en un 98 % de aquí a 2050 para contribuir equitativamente a este objetivo.

**Las medidas adoptadas aportan escasos beneficios en materia de CO<sub>2</sub>.** A tenor de las normas de CO<sub>2</sub> actualmente adoptadas, se prevé que las emisiones totales de los

vehículos pesados aumenten en un 8 % durante el periodo 2019-2050, estimuladas predominantemente por el aumento en actividad comercial.

**Los compromisos de los fabricantes con camiones cero emisiones van mucho más allá de los objetivos actuales.** En los últimos años, la mayoría de los fabricantes han anunciado ambiciosos objetivos para el despliegue de vehículos cero emisiones (ver Tabla 1). Considerando estos compromisos en función de la participación de mercado de cada fabricante, dichos compromisos se traducirían en que 38 % de los nuevos vehículos pesados serían cero emisiones en 2030 y 100 % en 2040. Si los fabricantes cumplen estos compromisos, las emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector en 2050 serían 96 % menores a las actuales, en conformidad con lo que exige la Ley Europea del Clima.

**Tabla 1.** Anuncios de los fabricantes para la incorporación progresiva de vehículos cero emisiones y libres de combustibles fósiles.

	Fabricante	2025	2030	2039	2040	Cuota de ventas en 2020
Objetivos de flota de vehículos de cero emisiones	DAF	-	-	-	100 %	18 %
	Iveco	-	-	-	100 %	6 %
	MAN	-	40% LR 60% RR	-	100 %	15 %
	Daimler Trucks	-	60 %	100 %	100 %	18 %
	Renault Trucks	10 %	35 %	-	100 %	9 %
	Scania	10 %	50 %	-	100 %	18 %
	Volvo Trucks	7 %	50 %	-	100 %	16 %

Notas: LR: Largo recorrido, RR: Reparto regional. El anuncio de Daimler para 2030 está redactado como "hasta un 60 %".

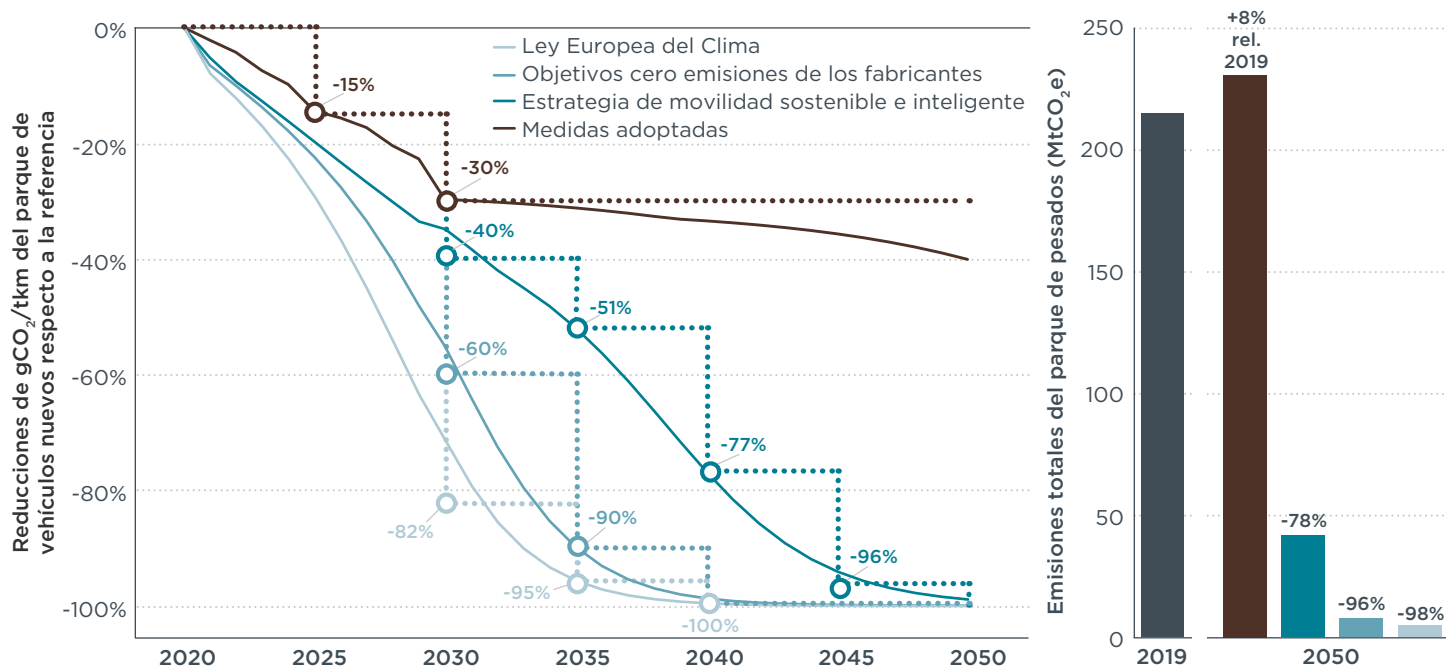
## RECOMENDACIONES

### **Modificar el objetivo de reducción de CO<sub>2</sub> para 2030 del 30% al 60%, como mínimo.**

El despliegue de los vehículos pesados de cero emisiones, de acuerdo con los compromisos de los fabricantes, complementado con las mejoras de eficiencia que exigen las normas actuales, se traduce en un objetivo de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> del 60 % en 2030. Este objetivo debe establecerse para todos los vehículos pesados, y no solo para los que contempla la norma en su forma actual.

### **Introducir objetivos de reducción de CO<sub>2</sub> de al menos el 90% para 2035 y el 100% para 2040.**

Actualmente, la norma de CO<sub>2</sub> no establece objetivos más allá del 2030. La revisión de las normas a finales de este año brinda la oportunidad de introducir objetivos para 2035 y 2040. Todos los principales fabricantes europeos de pesados se han comprometido a eliminar, gradualmente, los vehículos de combustibles fósiles. La reducción vinculante de emisiones en un 90% para 2035 y en su totalidad, 100%, para 2040 aseguraría los compromisos voluntarios de los fabricantes, y reduciría las emisiones de toda la flota de pesados en un 96 % para 2050.



**Figura 1.** Reducción requerida de las emisiones promedio de la flota de vehículos nuevos en relación con 2020. Las barras de la derecha indican la reducción anual de las emisiones de los HDV en 2019 y en 2050.

**Ampliar el alcance de la normativa para incluir todos los segmentos de vehículos pesados, en la medida de lo posible.**

El alcance de las normas actuales se limita a aproximadamente el 65 % de las ventas anuales de camiones y buses. Este debería ampliarse para abarcar todas las ventas de pesados cuando sea posible. Esto es factible en el caso de los vehículos que están obligados a reportar sus emisiones en virtud de la normativa de certificación de CO<sub>2</sub>. Estos segmentos abarcan casi el 75 % de las ventas anuales. Actualmente, sin embargo, no están obligados conforme a las normas de CO<sub>2</sub>.

**Retirar progresivamente el factor de emisión cero y baja emisión a partir de 2030.**

La norma de CO<sub>2</sub> incluye incentivos para los fabricantes que producen una determinada proporción de vehículos pesados de emisión cero o de baja emisión. Este mecanismo, conocido como el factor de emisión cero y baja emisión (Zero and Low Emission Vehicle, ZLEV), relaja el objetivo de reducción de CO<sub>2</sub> hasta en 3 puntos porcentuales. Los objetivos de despliegue que se han fijado los fabricantes superan ampliamente este tope, por lo que el factor ZLEV solo reduciría el rigor de la norma de CO<sub>2</sub>, sin ningún beneficio adicional. El factor de ZLEV debería desaparecer en 2030, como se propuso para las normas de los vehículos ligeros.

**DETALLES DE LA PUBLICACIÓN**

**Título:** The CO<sub>2</sub> standards required by trucks and buses for Europe to meet its climate targets

**Autores:** Eamonn Mulholland; Joshua Miller; Caleb Braun; Arijit Sen; Pierre-Louis Ragon; Felipe Rodríguez

**Descarga:** <https://theicct.org/publication/hdv-co2standards-recs-mar22>

**Contacto:** [e.mulholland@theicct.org](mailto:e.mulholland@theicct.org)

[www.theicct.org](http://www.theicct.org)

[communications@theicct.org](mailto:communications@theicct.org)

[twitter @theicct](https://twitter.com/theicct)

