

Una propuesta europea de normas sobre CO₂ para vehículos pesados con margen de mejora

CONTEXTO

La Comisión Europea ha propuesto recientemente una revisión de las normas sobre emisiones de CO₂ para vehículos pesados. Las normas actuales exigen una reducción de las emisiones de la mayoría de los camiones nuevos del 15% para 2025 y del 30% para 2030, con respecto a 2019. La propuesta aumentaría el objetivo de 2030 al 45% e introduciría un objetivo del 65% para 2035 y del 90% para 2040. Los autobuses urbanos tendrían que ser totalmente cero emisiones en 2030, y los remolques requerirían una reducción del 7,5%-15% para el mismo año en relación con 2025.

Esta ficha informativa destaca los aspectos en los que aún puede mejorarse el rigor de las normas propuestas sobre el CO₂ para ayudar a Europa a cumplir sus compromisos climáticos a largo plazo.

LOS NUEVOS OBJETIVOS EVITAN 1.800 MILLONES DE TONELADAS DE CO₂, PERO NO ALCANZAN LAS REDUCCIONES NECESARIAS PARA LA NEUTRALIDAD CLIMÁTICA.

En el periodo de 30 años comprendido entre 1990 y 2020, las emisiones del sector de vehículos pesados aumentaron un 29%. En el siguiente período de 30 años, de 2020 a 2050, se prevé que las normas de CO₂ propuestas reduzcan las emisiones en un 74% (o una reducción del 64% en relación con 1990). Esto equivale a una reducción acumulada de emisiones de 1.800 millones de toneladas en relación con las normas actuales, lo que equivale aproximadamente a 8 años de emisiones actuales de los vehículos pesados.

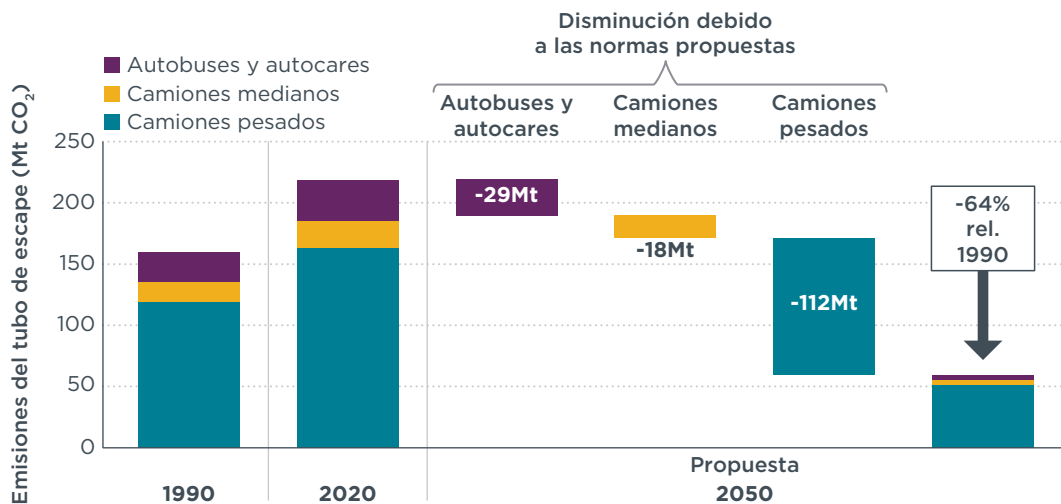


Figura 1. Reducción de emisiones según las normas de CO₂ propuestas para 2050

Estas reducciones de emisiones son significativas, pero no alcanzan las necesarias para cumplir el objetivo europeo de transporte a largo plazo: una reducción del 90% en todos los sectores del transporte para 2050 en relación con 1990. Se necesitan objetivos más estrictos para que el sector de los vehículos pesados cumpla los compromisos climáticos europeos.

EL AUMENTO DE VEHÍCULOS CUBIERTOS DEJA SIN REGULAR EL 9% DE LAS EMISIONES DE LOS VEHÍCULOS PESADOS

Las normas actuales de CO₂ se aplican a los camiones, responsables del 69% de las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados y del 59% de las ventas en 2020. La revisión propone ampliar el ámbito de aplicación de las normas para incluir autobuses, autocares, remolques y otros tipos de camiones. En conjunto, la normativa propuesta cubriría los vehículos actualmente responsables del 91% de las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados y del 83% de las ventas.

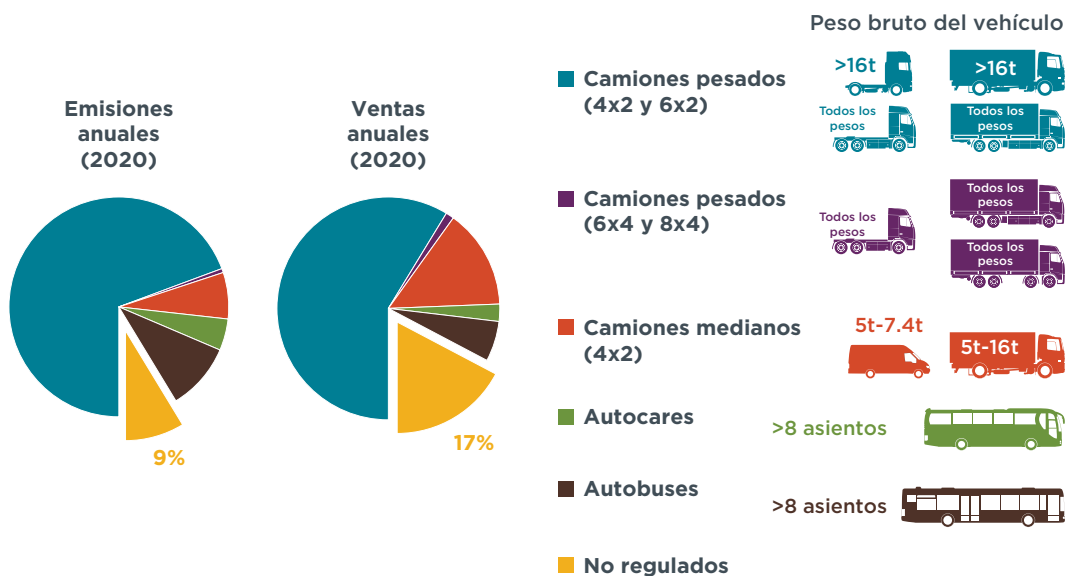


Figura 2. Tipos de vehículos cubiertos por las normas de CO₂ por emisiones y ventas. El porcentaje de vehículos no regulados se resalta en amarillo.

De las emisiones de los vehículos no regulados actualmente, aproximadamente la mitad proceden de vehículos profesionales, que se definen en términos generales como los

que no se utilizan para la entrega de mercancías. Entre ellos se incluyen los camiones de basura, los volquetes y los vehículos de construcción. El marco administrativo necesario para ampliar el ámbito de aplicación de las normas a los vehículos profesionales ya existe, puesto que ya están obligados a controlar y notificar sus emisiones de CO₂. La inclusión de los vehículos profesionales en las normas aumentaría la cobertura de las normas del 91% al 96% de las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados y del 83% al 89% de las ventas. También podría cerrar una laguna legal por la que permite declarar un vehículo como profesional, evitando así la cobertura de las normas de CO₂, pero adaptarlo posteriormente para que funcione como vehículo de reparto.

LA LARGA VIDA DEL CRÉDITO OFRECE UNA FLEXIBILIDAD SUPERFLUA

El sistema de créditos y deudas de las normas actuales de CO₂ permite a un fabricante obtener créditos por sobrecumplimiento de sus normas y utilizar estos créditos para compensar las deudas acumuladas por incumplimiento. La propuesta de normas amplía el mecanismo de créditos y deudas hasta 2040 y, al hacerlo, ha aumentado considerablemente la vida útil de los créditos.

Según la propuesta, los créditos obtenidos a partir de 2025 podrán utilizarse hasta 2040, lo que supone una vida útil de hasta 15 años. En cambio, la fase 2 de las normas sobre gases de efecto invernadero para vehículos pesados en Estados Unidos concede una vida útil de 5 años.

Si un objetivo se alcanza fácilmente, puede acumularse un número significativo de créditos tempranos para utilizarlos en las fases posteriores de las normas. Esto es especialmente evidente en el caso de los autobuses, donde la proporción de vehículos de emisiones cero ha aumentado rápidamente en los últimos años. Si los autobuses siguen esta tendencia, estimamos que se obtendrán suficientes créditos entre 2025 y 2030 para permitir a los fabricantes de autobuses alcanzar una cuota del 90% en 2030 (inferior al objetivo del 100%) y utilizar los créditos obtenidos para saldar las deudas por incumplimiento hasta 2040. Acortar la duración de los créditos aliviaría ese riesgo.

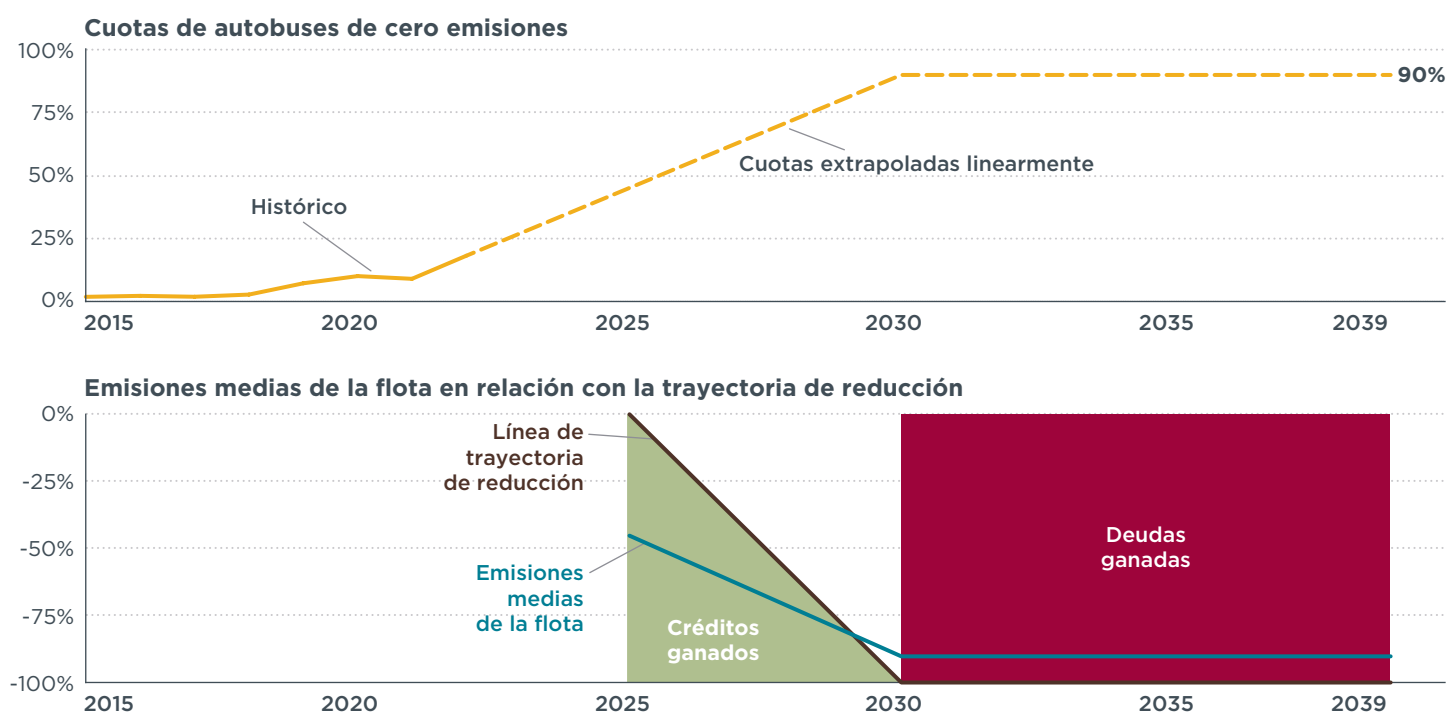


Figura 3. Cuotas futuras extrapoladas de autobuses de emisiones cero (arriba) y número de créditos/deudas que obtendrían (abajo). Los créditos obtenidos de 2025 a 2030 son suficientes para cubrir las deudas acumuladas de 2030 a 2039 por alcanzar un 90% en 2030.

UNA NUEVA DEFINICIÓN DE CAMIÓN DE EMISIONES CERO AÑADE INCERTIDUMBRE A LAS VÍAS DE DESCARBONIZACIÓN

En la propuesta, un camión se define como de emisiones cero si sus emisiones son inferiores a $5 \text{ gCO}_2/\text{tkm}$ para camiones, lo que equivale aproximadamente al 9% de las emisiones de un remolque tractor estándar. El umbral para autobuses y autocares es también de 5 gCO_2 por pasajero-kilómetro, lo que equivale aproximadamente al 25% de las emisiones de un autobús estándar y al 30% de las emisiones de un autocar. La definición actual permitía clasificar como de cero emisiones un vehículo con emisiones inferiores a $1 \text{ gCO}_2/\text{kWh}$, lo que equivale aproximadamente al 0,2% de las emisiones de un remolque tractor estándar.

El umbral original de $1 \text{ gCO}_2/\text{kWh}$ permitía categorizar los motores de combustión de hidrógeno monocombustible como de emisión cero, permitiendo una pequeña cantidad de CO_2 generado a través del sistema de control de emisiones y utilizado para reducir las emisiones de óxido de nitrógeno.

El aumento del umbral permite el uso de motores de combustión de doble combustible que funcionan con una mezcla de hidrógeno y gasóleo, que requieren una inyección piloto de gasóleo para iniciar el proceso de encendido. Una rápida adopción de esta tecnología aumentaría las emisiones acumuladas de los vehículos pesados hasta en 130 millones de toneladas en comparación con si sólo se utilizaran para el cumplimiento los vehículos de emisiones cero reales. Revertir la definición de cero emisiones a $1 \text{ gCO}_2/\text{kWh}$ seguiría permitiendo la combustión de hidrógeno monocombustible y limitaría el aumento potencial de las emisiones de CO_2 a 3 millones de toneladas de CO_2 .

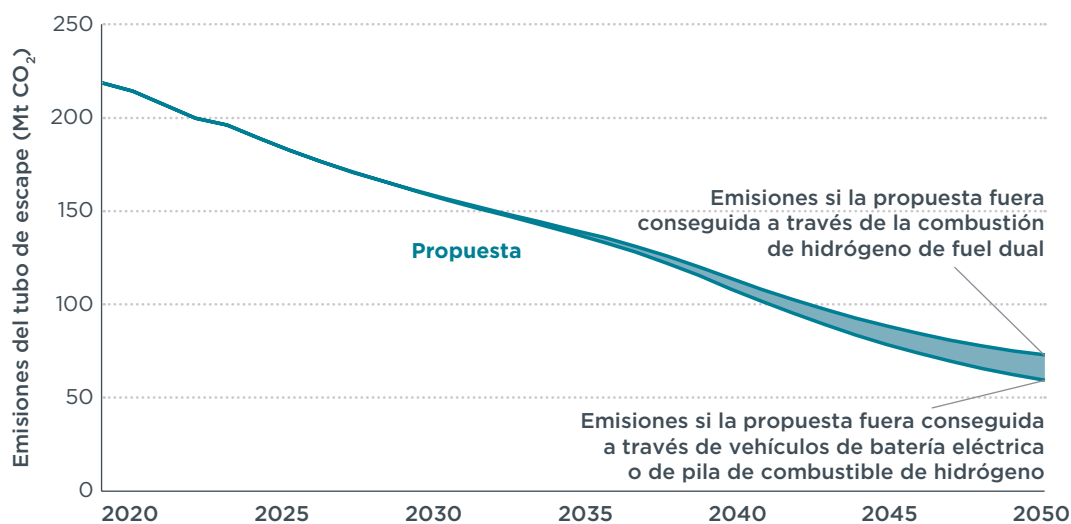


Figura 4. Rango de emisiones posibles según la definición propuesta de vehículos de emisiones cero a $5 \text{ gCO}_2/\text{tkm}$

www.theicct.org

communications@theicct.org

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

DETALLES DE LA PUBLICACIÓN

Título: Análisis de la revisión de las normas europeas sobre emisiones de CO_2 para vehículos pesados

Autores: Eamonn Mulholland; Felipe Rodríguez

Descargar: <https://theicct.org/publication/europe-heavy-duty-vehicle-co2-standards-may23/>

Contacto: Eamonn Mulholland, e.mulholland@theicct.org

icct
THE INTERNATIONAL COUNCIL
ON CLEAN TRANSPORTATION