

Reglamento para la reducción de emisiones de CO₂ de turismos y furgonetas

Nota informativa

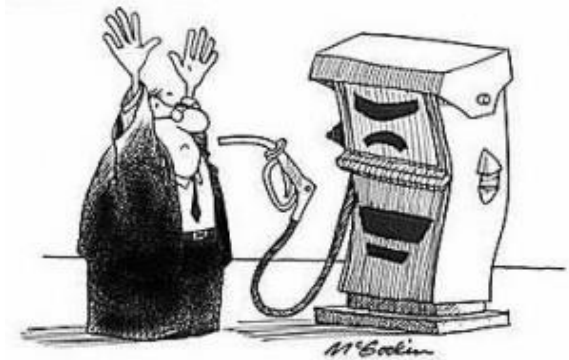
Transporte y medio ambiente
Febrero de 2013

Mensajes clave

1. Los vehículos eficientes son rentables, ya que se reduce el coste de funcionamiento.
 - El objetivo de los 95 g es rentable para los compradores de vehículos.
2. Las flexibilidades no se deben usar para suavizar el objetivo. La implementación progresiva del Reglamento retrasaría los beneficios.
 - Los supercréditos son innecesarios y un mandato flexible es la mejor opción para facilitar la transición a la electromovilidad.
3. Es necesario establecer un objetivo para 2025 para ofrecer certidumbre jurídica e impulsar el desarrollo de las tecnologías avanzadas, como los vehículos híbridos y eléctricos.
 - El Reglamento debe establecer un objetivo o una serie de objetivos para 2025.
4. Las lagunas en el procedimiento de prueba son la causa de que una tercera parte de la reducción de las emisiones de CO₂ desde 2002 no se traducen en la vida real.
 - Es necesario introducir un nuevo procedimiento de prueba para 2016 y corregir las lagunas actuales.
5. Las furgonetas de bajo consumo ayudan a las empresas a ahorrar y el objetivo de los 147 g/km se basa en pruebas no fundamentadas.
 - Es necesario reforzar el objetivo para dejarlo por debajo de los 118 g/km e introducir un objetivo de 100 g/km para 2025.

Beneficios del objetivo de los 95 g/km para el empleo y la economía, los conductores y el medio ambiente

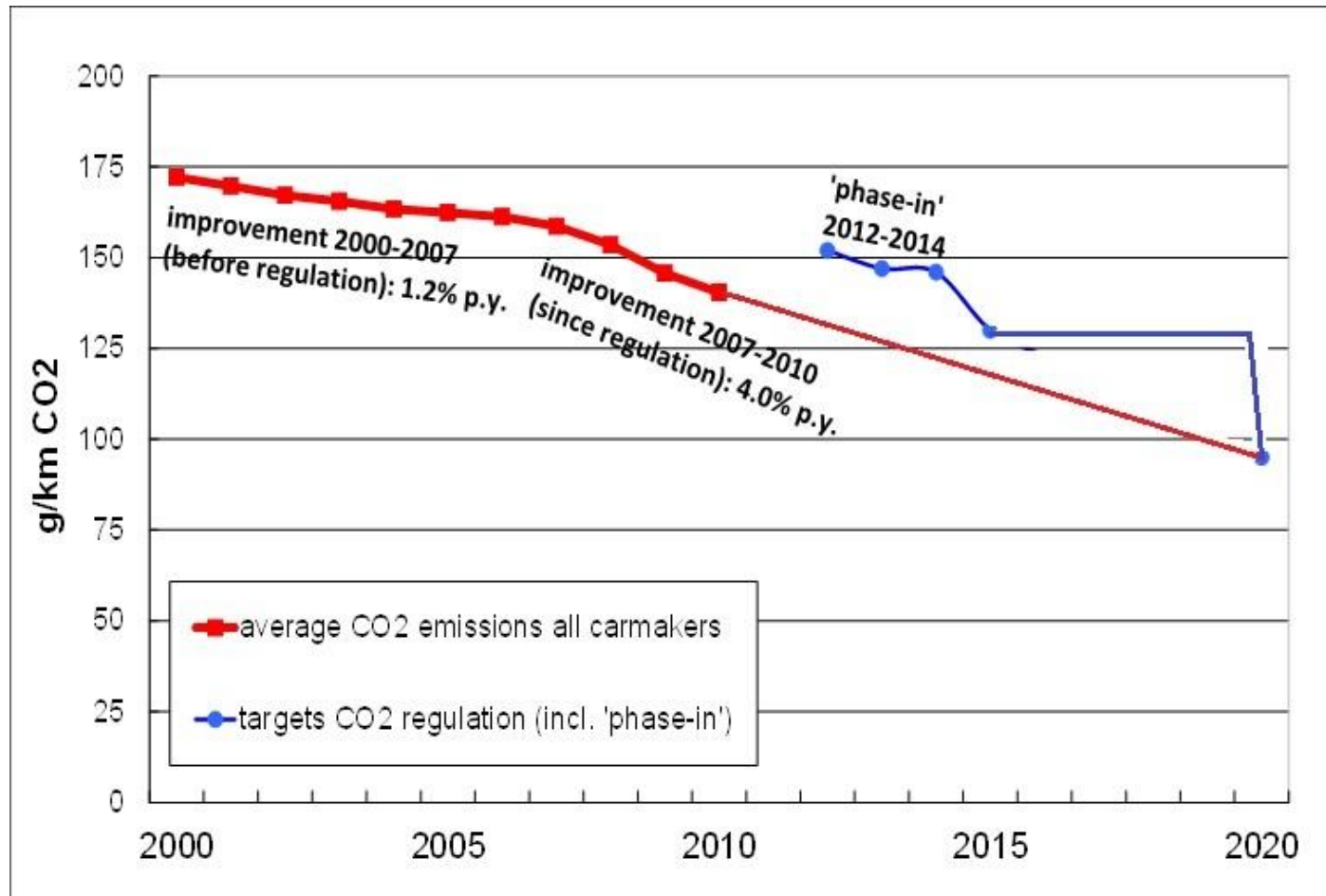
- Creación de más de 100.000 puestos de trabajo en el sector de la automoción en la UE para 2030.
- Ahorro de combustible de más de 500 € al año (recuperación de la inversión en 2 años).
- Aumento del ahorro de combustible de hasta 36.000 millones de euros al año (2025-2030).
- Aumento de la resistencia a las crisis del petróleo por valor de 20.000 millones de euros (2020-2030).
- Aumento del producto interior bruto de 12.000 millones de euros.
- Reducción de las emisiones totales de vehículos del 24% para 2030 (reducción acumulada de 422 Tm de CO₂).



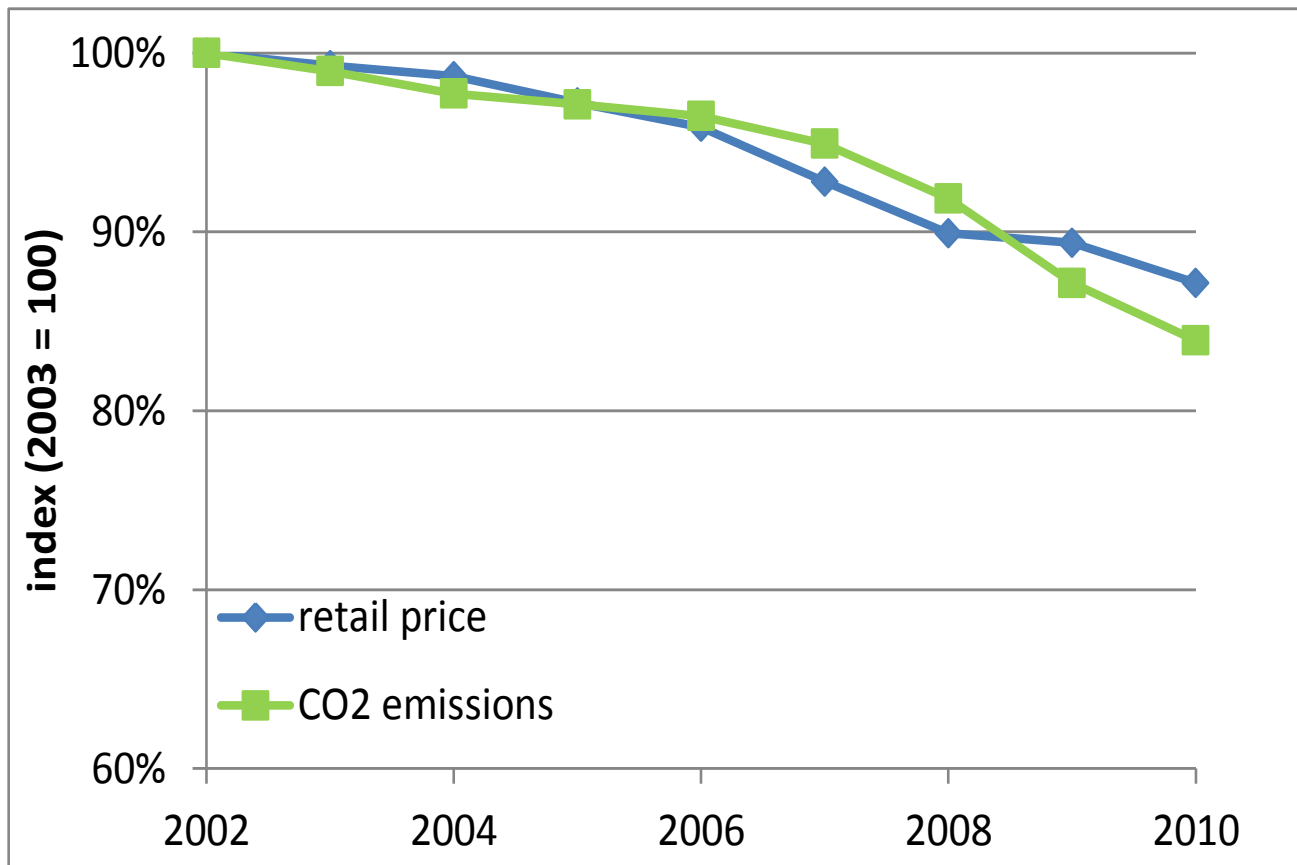
La transición a los vehículos de baja emisión de carbono tendrá efectos diversos en el empleo, **pero la previsión es que el impacto global sea positivo**

	Motor de bajo consumo de combustible	Motor eléctrico	
Fabricación de vehículos	↑	↓	Empleo directo
Mantenimiento/reciclaje	▬	↓	
Abastecimiento de combustible	↓	↓	
Infraestructura	▬	↑	
Costes de compra superiores	↓	↓	Empleo indirecto
Costes de kilometraje inferiores	↑	↑	
Gastos de los consumidores	↑	↑	
Impacto en el saldo comercial	↑	↑	
Innovación y competitividad	↑	↑	

Las emisiones medias del parque automovilístico nuevo cumplirán con creces el objetivo de 2015, por lo que las flexibilidades que suavizan el objetivo son innecesarias



En 2007, la ACEA advirtió de la posibilidad de que los vehículos se convirtieran en productos “inasequibles” en caso de adoptarse el objetivo de los 130 g. El precio de venta al por menor de los vehículos ha disminuido en términos reales.



Tendencias de los precios reales de los vehículos

Los supercréditos generan distorsión y suavizan el objetivo

Sin supercréditos

95 g =

Sin multiplicador



0 g/km

+



190 g/km

El uso de vehículos eléctricos se recompensa en exceso, ya que no se tienen en cuenta las emisiones de CO₂ generadas para la producción de electricidad.

Los multiplicadores del supercrédito sobredimensionan el efecto.

Propuesta del sector

95 g =

Multiplicador de 2,5
Sin límite



+



+

+



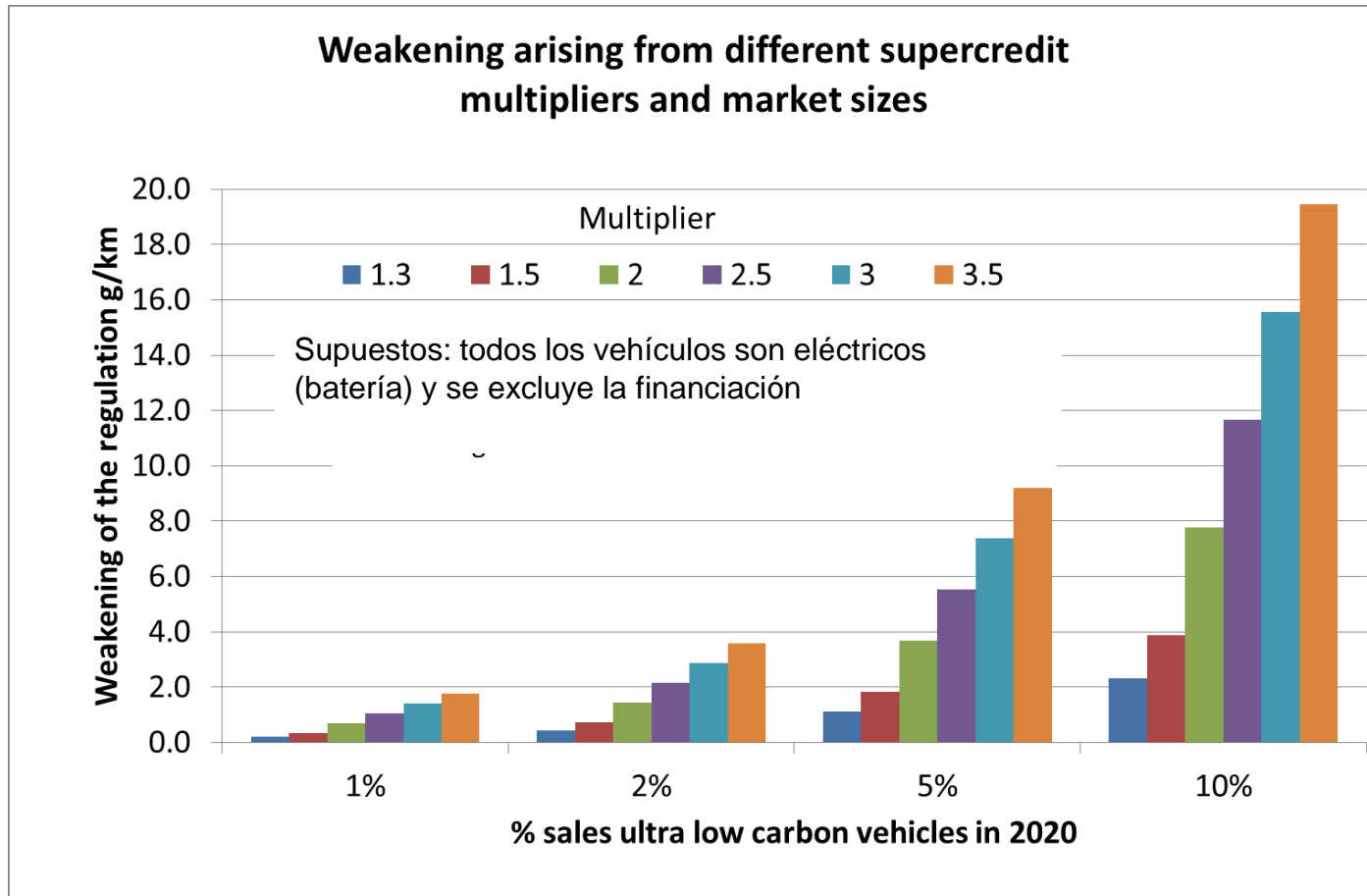
+



+



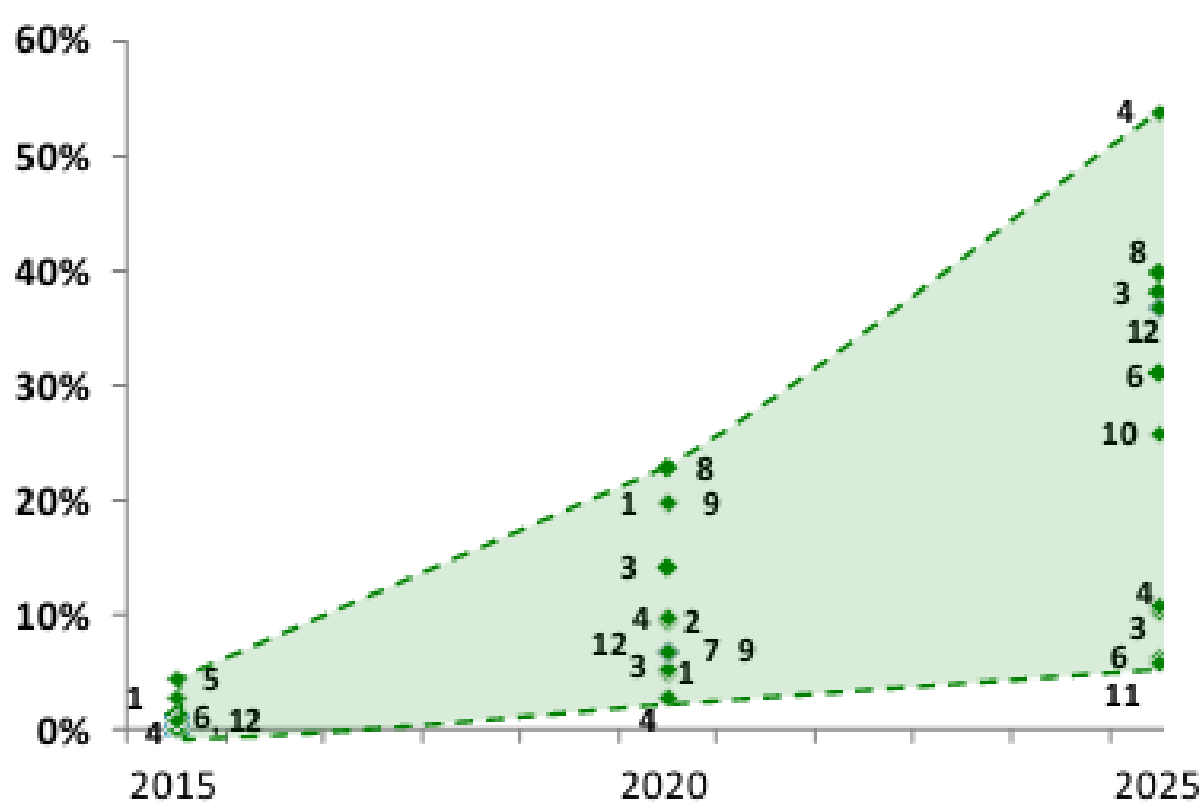
Unas ventas de tan solo el 5 % de vehículos eléctricos en 2020 y un multiplicador del supercrédito de 2 aumentan el objetivo hasta los 101 g/km (95 + 6)



La previsión de ventas de vehículos eléctricos en 2020 es del 3-23% (el nivel de supercréditos que se obtendrá es sumamente incierto)

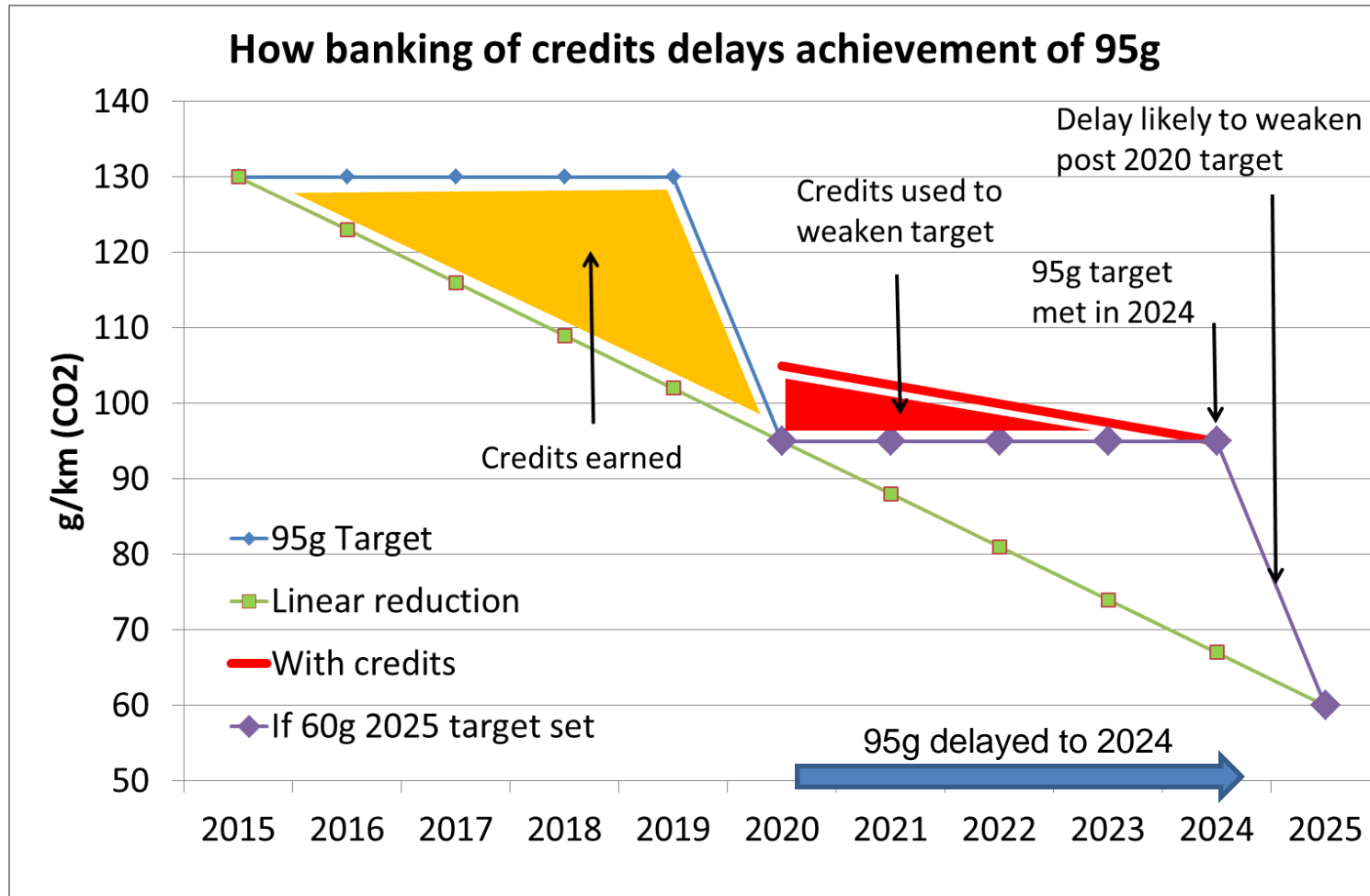
Previsión de ventas de vehículos eléctricos (2015-2025)

Sales of EVs
(% total)



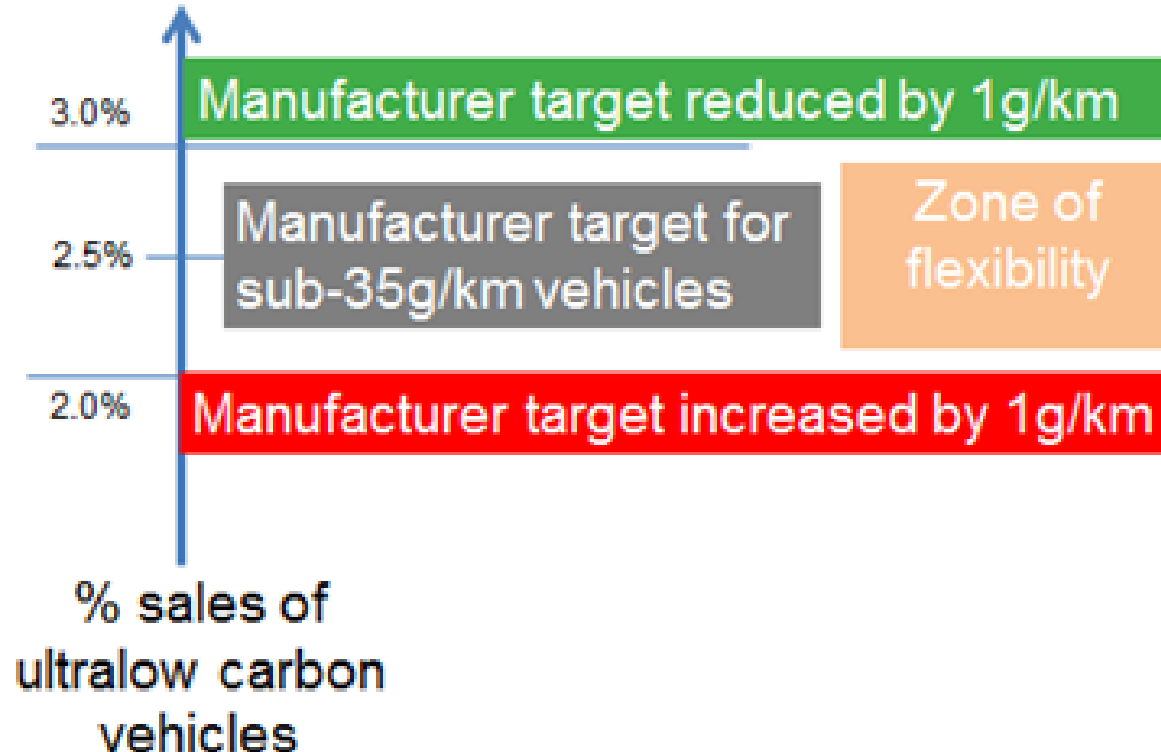
- 1 Roland Berger, 2010
- 2 ERTRAC, 2009
- 3 JRC, 2010
- 4 CE Delft, 2011
- 5 Strategy analytics, 2011
- 6 AEA, 2009
- 7 EC, 2012
- 8 AT Kearney, 2012
- 9 CLEPA
- 10 Roland Berger, 2011
- 11 Shell, 2009
- 12 Greenpeace, 2012

La propuesta de Alemania debilitaría el objetivo en 26 g/km y retrasaría el cumplimiento del objetivo de los 95 g de 2020 a 2024



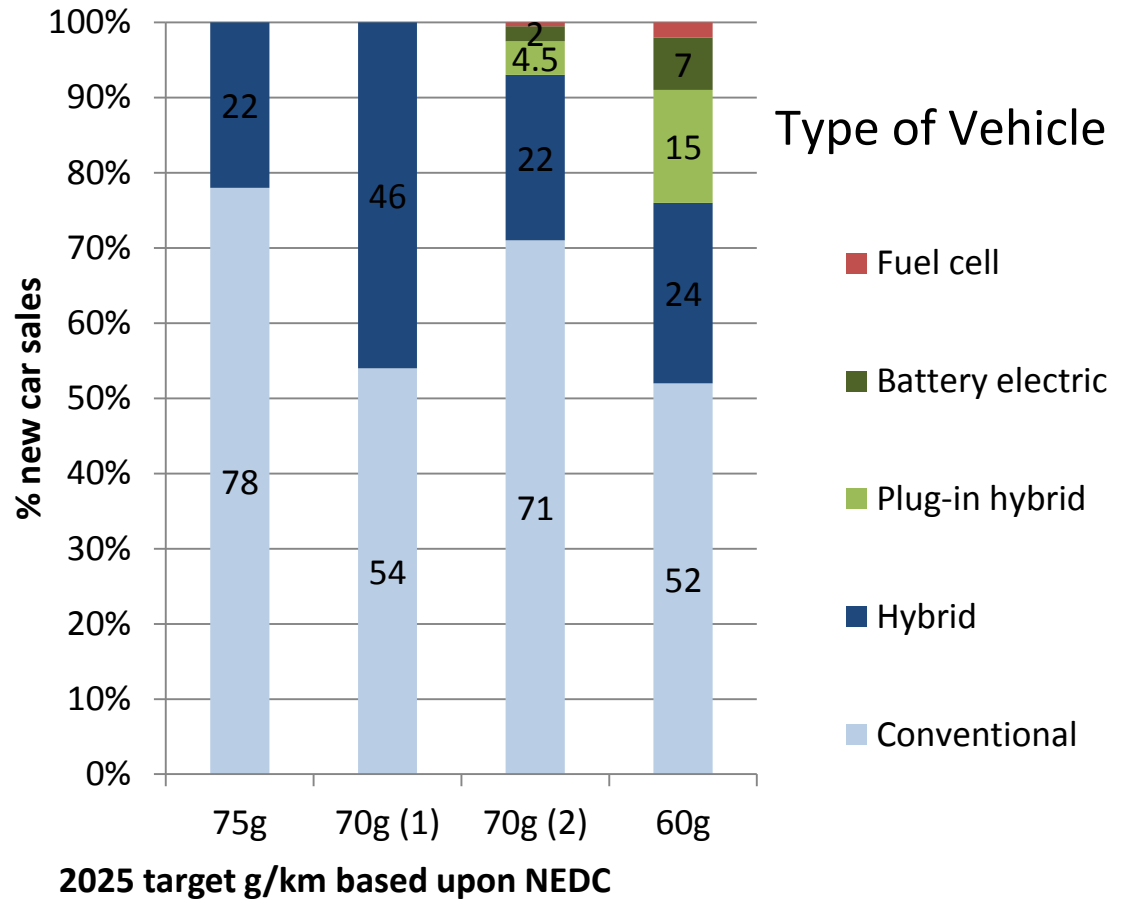
Un mandato flexible recompensa a los fabricantes por la oferta de vehículos de emisiones ultra bajas y controla el riesgo de suavización del objetivo

Supercredits should be replaced by a 2.5% flexible mandate for ultralow carbon vehicles



Un Reglamento inteligente promueve la competitividad. La industria europea necesita mantener su posición de liderazgo mediante el establecimiento de un objetivo de 60 g/km para 2025

- No es necesario que los fabricantes implementen vehículos eléctricos para cumplir el objetivo de los 95 g.
- Es necesario un objetivo a largo plazo más estricto para fomentar la inversión:
 - Se podría cumplir un objetivo de 70g/km con un <10% de vehículos de emisiones ultra bajas.
- Para 2025, la tecnología usada para los vehículos de bajo consumo en los Estados Unidos será más avanzada que la tecnología usada en Europa.



El sistema de medición de emisiones de CO2 es inadecuado para la finalidad buscada

Una tercera parte de la reducción de las emisiones de CO2 desde 2002 se ha conseguido mediante la manipulación de los procedimientos de prueba (TNO, 2012)

1. Se debe implementar un nuevo ciclo de conducción de prueba para 2016 que sea representativo de las condiciones de conducción reales.
2. La Comisión debe presentar propuestas para reforzar y aumentar la independencia, consistencia y transparencia del sistema actual de homologación y la conformidad de la producción.



El objetivo para las furgonetas se debe reforzar para garantizar la equiparación con los turismos

1. Objetivo equivalente para furgonetas:
 - 95 g/km (turismos) = 118 g/km (furgonetas)
2. Ofrecer certidumbre al sector en materia de planificación a largo plazo; se debe establecer un objetivo para 2025:
 - <100 g/km
3. Las furgonetas eficientes reducen los costes para los usuarios comerciales y aumentan la competitividad de las compañías europeas:
 - Recuperación de la inversión en menos de 3 años (118 g/km)
4. Un valor de <118 g/km amplía el mercado de las tecnologías de baja emisión de carbono, ya que reduce los costes, promueve la innovación, crea puestos de trabajo y ofrece oportunidades de exportación.
5. Las pruebas en las que se basa la decisión original carecen de fundamento:
 - Cálculo incorrecto de las emisiones medias del parque automovilístico y los costes de la tecnología