

Normativa en materia de CO₂ para coches y furgonetas

Es esencial que los europarlamentarios mantengan el objetivo de reducción del 100 % del CO₂ para 2035 y se impulse la oferta de coches y furgonetas eléctricos en la década de 2020

Un año después de la aprobación del histórico paquete climático «Fit for 55» por parte de la Comisión Europea, este se encuentra ahora sobre la mesa del Parlamento Europeo. En este momento, en el que los principales comités del Parlamento Europeo votan si adoptan las propuestas clave del «Fit for 55», analizamos las consecuencias de este momento decisivo para el Pacto Verde Europeo y las aspiraciones climáticas europeas. En este breve resumen se analiza todo lo que hay en juego en la votación de la principal comisión ambiental, programada para el 11 de mayo, y cómo afectará a la revisión de la normativa de CO₂ para coches y furgonetas.

Contexto

La entrada en vigor de la normativa europea en materia de emisiones de CO₂ de coches de 2020/21 (la principal herramienta para descarbonizar los automóviles en Europa), trajo consigo la entrada de los vehículos eléctricos (VE) en el mercado de masas a una velocidad mucho mayor de la esperada, llegando a contabilizar el [18 % de las nuevas ventas](#) el año pasado. Conseguir una movilidad 100 % libre de emisiones está ahora a nuestro alcance y, para que Europa pueda cumplir los objetivos que se marcó en el Pacto Verde, debe ser el objetivo final de la nueva normativa en materia de emisiones de CO₂ de coches y furgonetas.

Este [análisis](#) también demuestra que, si se continúa aumentando la producción de

coches y furgonetas eléctricos mediante el establecimiento de objetivos más exigentes en la década de 2020, cabe prever que la compra de VE sea más económica que la de sus equivalentes de gasolina en 2026, a pesar de que el alto coste de los componentes metálicos de las baterías ralentice esta tendencia durante unos años, sin llegar a cambiarla.

Según la [propuesta](#) de la Comisión Europea (CE), los fabricantes de automóviles deberán reducir en un 55 % las emisiones de CO₂ nocivas para el medio ambiente de sus automóviles nuevos a partir de 2030 (50 % para las furgonetas), antes de hacerlos 100 % libres de emisiones a partir de 2035.

Lamentablemente, la Comisión solo ha propuesto ampliar los objetivos a partir de

2030, lo que ha dejado el laxo objetivo actual de un 15 % de reducción de CO₂ para 2025 sin modificar. Esto significa que se exigirá un reducido esfuerzo a los fabricantes de automóviles antes de 2030, lo que puede traducirse en una parada en seco del reciente impulso de los VE. Si la oferta europea, que refleja con precisión la normativa de CO₂ para automóviles, fuera insuficiente, podría producirse un repunte de los precios de los VE, una ralentización del desarrollo de las infraestructuras de carga y una predominancia de la oferta extracomunitaria.

En el Parlamento Europeo, los parlamentarios están divididos por los cambios que desean aplicar a la propuesta. Algunos han registrado enmiendas que acelerarían el ritmo de reducción de CO₂ mediante objetivos más ambiciosos para 2025, 2027 y 2030, llegando algunos incluso a adelantar el objetivo de 100 % cero emisiones para 2030. Sin embargo, otro bloque de parlamentarios ha propuesto objetivos aún más bajos, incluso menores que los de la Comisión, llegando a eliminar o reducir el objetivo del 100 % para 2035. Algunos parlamentarios han propuesto también modificar el marco normativo para permitir que los fabricantes de automóviles cumplan sus objetivos mediante la adquisición de créditos para combustibles sintéticos y biocombustibles.

¿Qué hay en juego en la votación de esas enmiendas por parte de la Comisión de Medio Ambiente (ENVI) del Parlamento Europeo?

¿Qué mejora? ¿Qué empeora?

T&E respalda las enmiendas registradas por los parlamentarios europeos que lideraron las negociaciones con los grupos Renovar Europa (liberal) y S&D (centroizquierda) en la Comisión de Medio Ambiente (ENVI). Las enmiendas propuestas por los ponentes Jan Huitema (Renovar Europa) y Sara Cerdas (S&D) ampliarían los objetivos de reducción de CO₂ para 2025 (a un 25 % para coches y un 20 % para furgonetas) y para 2030 (a un 75 % para coches y un 70 % para furgonetas), además de establecer un objetivo intermedio adicional para 2027 (del 45 % para coches y un 40 % para furgonetas).

Si se aceptaran, estos objetivos mejorados garantizarían un aumento continuado de la escala de coches y furgonetas de emisiones cero en la década de 2020, y se disfrutaría antes de las ventajas climáticas y de calidad del aire de reducir los vehículos contaminantes, facilitando que Europa entre en una trayectoria rentable para alcanzar el 100 % de cero emisiones en 2035. Establecer unos objetivos más ambiciosos en la década de 2020 también contribuiría a reducir el coste de fabricación de los VE de modo que, para mediados de esta

década, sea más barato adquirir un VE que un vehículo de gasolina.

T&E también respalda las enmiendas que pondrían fin a la asignación de créditos a los fabricantes de vehículos por vender vehículos de bajas emisiones y emisiones cero (de acuerdo con el denominado índice de referencia de los ZLEV) ya en 2025. Los fabricantes de automóviles ya necesitan vender VE para cumplir sus objetivos de todos modos por lo que, si se mantuviera el sistema de índice de referencia, podrían emplear esos créditos para diluir el ya débil objetivo de un 15 % de CO₂ en otro 5 %.

Sin embargo, T&E solicita a los legisladores que rechacen aquellas enmiendas que facilitarían un vacío legal para los combustibles sintéticos y biocombustibles. El sistema de créditos propuesto permitiría a los fabricantes cumplir sus objetivos de CO₂ mediante la compra de créditos de las industrias petroleras o del gas por «electrocombustibles» sintéticos, que tienen una composición química similar a la

gasolina y el diésel fósiles, y postergaría la transición a vehículos eléctricos. Dado que no hay manera de garantizar que esos vehículos no vayan a repostar a lo largo de su vida útil con combustibles fósiles en lugar de con electrocombustible, que es más caro e ineficiente, dichas enmiendas crearían una importante laguna legal.

¿Cómo deberían mejorarse estas propuestas?

Las propuestas de la Comisión Europea son ambiciosas a largo plazo, pero proponen una débil reducción del CO₂ hasta 2030. Dado el imperativo europeo de reducir la dependencia del petróleo, los legisladores de la UE deberían ampliar los objetivos de reducción de CO₂ para 2025 y 2030, así como introducir un objetivo intermedio en 2027, lo que ahorraría más de 500 millones de barriles de petróleo para 2030 y garantizaría que [Europa pueda cumplir](#) su objetivo climático de 2030 en todos los sectores económicos.

Siguientes pasos para cumplir los objetivos climáticos de Europa

El grado de ambición del Pacto Verde Europeo se verá determinado en las próximas semanas, cuando el paquete «Fit for 55» sea remitido por las Comisiones parlamentarias europeas para su votación en el pleno del Parlamento, y de ahí a las negociaciones tripartitas con el Consejo. En cualquiera de esos pasos, la ambición europea de descarbonización del transporte podría verse fortalecida o rebajada. Es primordial que los legisladores mantengan unos niveles altos de ambición y no permitan que «Fit for 55» se vea diluido.

Los siguientes pasos en la normativa en materia de CO₂ para coches y furgonetas será la votación en el pleno del Parlamento Europeo de la semana del 6 de junio, y se prevé que los



diálogos tripartitos comiencen poco después de que los gobiernos nacionales acuerden sus posturas en el Consejo sobre Medio Ambiente del 28 de junio.

Observaciones de T&E

«En conjunto, los coches y furgonetas son responsables del 15 % de las emisiones agravantes del calentamiento climático de Europa. También son la fuente más importante de contaminación por dióxido de nitrógeno, un compuesto tóxico que acorta la vida de más de 40 000 ciudadanos europeos cada año. La revisión de las normativas sobre emisiones de CO₂ de coches y furgonetas en la Unión Europea ofrece a los legisladores la oportunidad de decidir cuándo y cómo acelerar la transición a un transporte por carretera libre de emisiones en toda Europa».

«Además, los coches eléctricos no consumen petróleo, por lo que constituyen una medida estructural clave para liberar a Europa de su dependencia de ese combustible. La electrificación, unida a una reducción de los trayectos en coches privados y a un sistema de movilidad compartida y más eficiente, es una de las soluciones clave para conseguir un transporte por carretera con cero emisiones».

Alex Keynes, Manager de Vehículos Limpios