



## Directiva Europea sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados

El sector del transporte es responsable de una quinta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de la UE y es la principal causa de contaminación atmosférica en las ciudades de todo el mundo. La ciudadanía, las ciudades y las y los consumidores quieren pasar a la movilidad ecológica. Sin embargo, el transporte es el único sector de la UE en el que las emisiones han seguido aumentando en los últimos años. **Vehículos pesados como los camiones y los autobuses de corta y larga distancia son responsables de más del 25 % de las emisiones de GEI del transporte por carretera en la UE y representan alrededor del 6 % del total de las emisiones de GEI de la UE.** Estas emisiones siguen aumentando, especialmente en el transporte de mercancías. Esta curva ascendente se debe principalmente al incremento de la demanda de transporte por carretera, que se prevé que siga aumentando en el futuro.

Por lo tanto, **unas normas más estrictas en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados son fundamentales para disminuir esas emisiones en el sector y mejorar la calidad del aire.** La propuesta de la Comisión Europea vuelve más estrictas esas normas en materia de CO<sub>2</sub> a partir de 2030 y ampliará su ámbito de aplicación a casi todos los vehículos con emisiones de CO<sub>2</sub> certificadas, a fin de ayudar a la UE a cumplir el compromiso de alcanzar la neutralidad climática de aquí a 2040.

El transporte por carretera es responsable de un tercio de toda la energía final consumida en la UE. El parque actual de vehículos pesados de la UE funciona **casi en su totalidad con motores de combustión interna alimentados principalmente por combustibles fósiles importados, lo que contribuye a su vez a la dependencia energética de la UE.** Gracias a estas nuevas normas se prevé que la demanda de combustibles fósiles, principalmente de



productos petrolíferos como el gasóleo, disminuya unos 2.000 millones de barriles de petróleo durante el período 2031-2040.

Además, unas normas más estrictas en materia de CO<sub>2</sub> **redundarán en beneficio de las compañías de transporte y de los usuarios gracias a unos menores gastos de combustible y de propiedad de los vehículos.** El coste total de la propiedad para los primeros usuarios de un vehículo pesado nuevo disminuirá considerablemente, ya que se facilitarán ahorros de 9.000 euros por vehículo adquirido en 2030 y de 41.000 euros por vehículo adquirido en 2040.

Los vehículos sin emisiones y más eficientes desde el punto de vista energético también tendrán claras ventajas desde el punto de vista de la calidad del aire y la salud de los europeos. **La reducción de la contaminación atmosférica redonda directamente en beneficio de la salud de los ciudadanos,** ya que el ámbito de aplicación ampliado también abarca los camiones y autobuses más pequeños, y estos vehículos se usan principalmente en las zonas urbanas.

La propuesta introduce progresivamente normas más estrictas en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para casi todos los vehículos pesados nuevos con emisiones certificadas de CO<sub>2</sub>, en comparación con los niveles de 2019, y concretamente señala unos objetivos de reducción progresiva:

- Reducción del 45 % de las emisiones a partir de 2030.
- Reducción del 65 % de las emisiones a partir de 2035.
- Reducción del 90 % de las emisiones a partir de 2040.
-



Una reducción de CO<sub>2</sub> del 45 % para 2030 significa que más de 400 000 camiones de cero emisiones tendrían que estar en las carreteras y al menos 100.000 nuevos camiones de cero emisiones matriculados anualmente. “Esto requeriría- afirman-que más de 50.000 cargadores de acceso público para camiones estuvieran en funcionamiento en solo siete años, de los cuales unos 35 000 deberían ser cargadores de alto rendimiento. (Además, requeriría unas 700 estaciones de recarga de hidrógeno”)

<p><b>¿Por qué es necesaria una ley en materia de CO<sub>2</sub> para camiones?</b></p>	<p>El transporte de mercancías es responsable del 20% de las emisiones de gases de efecto invernadero, principal causa de contaminación atmosférica en las ciudades.</p> <p>La sociedad quiere pasar a la movilidad ecológica y el transporte es el único sector en el que las emisiones han continuado aumentando en los últimos años.</p>	<p>Una ley en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados provocará la disminución de esas emisiones y mejorará la calidad del aire.</p> <p>La Comisión Europea vuelve más estrictas las leyes en materia de CO<sub>2</sub> a partir de 2030 a fin de cumplir el compromiso de alcanzar la neutralidad climática de aquí a 2050.</p>
<p><b>Reducciones de emisiones y otras ventajas que supondrá la ley</b></p>	<p>En la actualidad, los camiones funcionan casi en su totalidad con motores de combustibles fósiles importados, lo que contribuye a una dependencia energética de la UE.</p>	<p>Con el cumplimiento de la ley se prevé que la demanda de combustibles fósiles disminuya unos 2.000 millones de barriles de petróleo durante el período 2031-2050.</p> <p>Normas más estrictas en materia de CO<sub>2</sub> redundarán en beneficio de las compañías de transporte al reducirse los gastos de combustible.</p> <p>El coste total para camiones nuevos disminuirá considerablemente, ya que se facilitarán ahorros de 9.000 euros por vehículo adquirido en 2030 y de 41.000 euros por vehículo adquirido en 2040.</p> <p>Reducción de costes Los vehículos sin emisiones y más eficientes desde el punto de vista energético también tendrán claras ventajas desde el punto de vista de la</p>



		<p>calidad del aire y la salud de la ciudadanía.</p> <p>El rápido desarrollo industrial del sector de los vehículos pesados está permitiendo ser actualmente líderes mundiales.</p> <p>La norma es una señal clara a la industria de la UE para que invierta en tecnologías innovadoras sin emisiones y en la creación de infraestructuras de recarga y repostaje.</p> <p>Es una norma clave para mantener el liderazgo tecnológico de la UE en el futuro y sostener el empleo de trabajadores altamente cualificados.</p>
<p><b>¿Se permiten los combustibles renovables y los combustibles hipocarbónicos?</b></p>	<p>El objetivo fundamental en materia de combustibles es reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero de la manera más eficaz posible en todo el sector del transporte.</p>	<p>La industria ya ha anunciado tres tecnologías que impulsan el cambio a las emisiones nulas: vehículos eléctricos con batería, de pila de combustible y de combustión de hidrógeno.</p> <p>En la evaluación de impacto en que se funda la ley, se analizó los posibles mecanismos para tener en cuenta los combustibles renovables y los combustibles hipocarbónicos, y concluyó que no eran la herramienta más eficaz.</p>
<p><b>¿Cuál será el efecto en el empleo de esta transformación del sector de la automoción?</b></p>	<p>La transición hacia una movilidad sin emisiones está impulsando una transformación a lo largo de toda la cadena de valor del sector de los vehículos pesados.</p>	<p>La cadena de valor de los vehículos automotores se ampliará y se crearán nuevos puestos de trabajo en sectores como la producción de baterías, la electrónica y el sector de la energía.</p> <p>Requerirá nuevas cualificaciones en la mano de obra. Adaptación de cartera de productos y servicios, reciclar y garantizar una mano de obra adaptada a la era de la movilidad sin emisiones.</p> <p>Oportunidades de financiación de la UE para ayudar a conseguir una mano de obra cualificada: Fondo de Transición Justa. Fondo Social Europeo Plus.</p>



		Financiación con cargo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. Inversiones sociales y capacidades de InvestEU.
--	--	--

**EJEMPLOS ILUSTRATIVOS:**
**AUTOBÚS QUE CUBRE LA RUTA SANTIAGO DE COMPOSTELA-CÁDIZ**

RUTA	EMISIONES	EMISIONES EN 2030	EMISIONES EN 2035	EMISIONES EN 2040	GASTO DIESEL	GASTO ELECTRICIDAD
920 km	660 kg	-300 kg	-430 kg	-600 kg	795 €	88 €

**CAMIÓN QUE TRANSPORTA ACEITE ENTRE ESPAÑA E ITALIA**

RUTA	EMISIONES	EMISIONES EN 2030	EMISIONES EN 2035	EMISIONES EN 2040	GASTO DIESEL	GASTO ELECTRICIDAD
2.150 km	1.544 kg	-690 kg	-1.000 kg	-2.400 kg	1.300 €	500 €