

# **Combustibles Neutros en CO<sub>2</sub> y Factor de Corrección de Carbono: protección climática eficaz a través de la neutralidad tecnológica.**

## **Reglamento de emisiones de CO<sub>2</sub> para vehículos comerciales pesados.**

Madrid, 17 de noviembre de 2023

Este manifiesto tiene como objetivo resaltar la urgente necesidad de adoptar todas las medidas posibles que otorguen legitimidad y respaldo a todas las fuentes de energía más limpias y sostenibles en el sector del transporte pesado por carretera. El reconocimiento de los Combustibles Neutros en CO<sub>2</sub> (CNF) en el transporte pesado por carretera es fundamental para promover una descarbonización asequible, sostenible, segura y socialmente justa.

### **La propuesta de la Comisión Europea sobre las normas de emisiones de CO<sub>2</sub> para vehículos pesados nuevos no es tecnológicamente neutra.**

El reglamento propuesto conduce a un compromiso tecnológico con los propulsores eléctricos de batería y de pila de combustible, así como con los motores de hidrógeno. Debido a la consideración exclusiva de las emisiones en el tubo de escape, los fabricantes y suministradores de vehículos sólo pueden confiar en estas tecnologías para lograr objetivos específicos de reducción de CO<sub>2</sub>.

Es importante destacar que no existe una solución técnica perfecta para la descarbonización del transporte pesado, y cada enfoque tiene sus ventajas y limitaciones. Dada la diversidad de este sector, hay demasiadas variables e incertidumbres en esta etapa inicial. Por lo tanto, resulta imperativo no descartar de antemano ninguna alternativa tecnológica que pueda contribuir a alcanzar los objetivos deseados y apostar por el desarrollo y la innovación.

Disponer de diversas alternativas proporcionará una mayor seguridad ante las perturbaciones del mercado, los aumentos de los costes para los consumidores, los riesgos para el empleo y la escasez de cualificaciones; así como la capacidad de avanzar con rapidez en este periodo de transición de una forma eficiente. En este sentido, es importante tener en cuenta las implicaciones sociales y económicas de esta transición, asegurando que no genere desigualdades ni afecte negativamente a comunidades vulnerables.

Los vehículos pesados son esenciales para la economía europea y para el funcionamiento del mercado interior de la UE. Para la gran mayoría del transporte de bienes y mercancías, los camiones son la opción más flexible y rentable. A nivel europeo, el 77% de las mercancías se transportan por carretera. Sin embargo, en España la dependencia es mucho mayor y se sitúa en torno al 96%. Esto quiere decir que España es mucho más vulnerable que el promedio europeo al impacto en costes que pueda tener esta Regulación.

Mientras que las decisiones relativas a los turismos son en gran medida personales, y a menudo pueden ser reemplazados por otras alternativas (por ejemplo, por transporte público), el sector de vehículos pesados es mucho más sensible a los costes y representa un reto mayor en términos de intercambiabilidad. Esto es debido a la naturaleza competitiva de la actividad de este sector, que se mueve con márgenes muy estrechos: los operadores de transporte comercial invierten en camiones en función de la rentabilidad de sus operaciones teniendo en cuenta el coste total de propiedad (TCO).

## **Los Combustibles Neutros en CO<sub>2</sub> (CNF) garantizan una descarbonización del transporte pesado por carretera**

Los CNF son una solución complementaria que puede contribuir de manera efectiva, asequible y rápida a la consecución de los objetivos.

Varios estudios (del IFPEN, Carbone 4, el Centro Común de Investigación de la Comisión Europea (JRC)) han demostrado que los vehículos que funcionan con CNF, electricidad y H<sub>2</sub> constituyen soluciones eficientes para, en última instancia, descarbonizar el transporte pesado. Sólo un mix energético que combine todas estas alternativas al diésel permitirá afrontar este gran desafío: con más de seis millones de vehículos pesados circulando en Europa y alrededor de 300.000 vehículos puestos en servicio cada año, se necesitarán unos veinte años para renovar la flota a descarbonizar, desde el momento en que se prohíba el diésel en las matriculaciones. Sin embargo, en 2021, esto todavía representaba el 96% de las ventas de vehículos pesados en Europa.

Es indiscutible que la electrificación y, más adelante el hidrógeno, desempeñarán un papel relevante. No obstante, no se debería excluir la contribución de los CNF, que son ya una realidad en el mercado. Estos combustibles pueden contribuir a la descarbonización de forma inmediata, complementar durante la transición y compensar posibles retrasos en el desarrollo de los vehículos eléctricos y en la implementación de la infraestructura necesaria; sobre todo en aquellos sectores que son más difíciles de descarbonizar, como es el transporte de larga distancia por carretera.

La producción de CNF incluye diversas tecnologías que utilizan como materia prima residuos no reutilizables ni reciclables, residuos agrícolas y forestales. El impulso a las estrategias e iniciativas de economía circular es una palanca clave para alcanzar un futuro sostenible y supone además una gran oportunidad de desarrollo para las zonas rurales e industrialmente deprimidas.

### **El Factor de Corrección de Carbono: una metodología sencilla, probada y reconocida para tener en cuenta todas las soluciones eficientes.**

El método denominado factor de corrección de carbono (o Carbon Correction Factor, conocido como CCF), ya probado en Suiza, permite tener en cuenta los CNF, junto con la electricidad y el hidrógeno, para descarbonizar el transporte. Al mantener un cálculo de las emisiones de escape, el método no cuestiona ni la lógica del texto propuesto por la CE, ni la eficacia de las soluciones "0 emisiones".

Para que los CNF desempeñen su papel crucial en la transformación del sector de los vehículos comerciales, la herramienta de cálculo de emisiones de vehículos VECTO debe complementarse con un factor de corrección de combustible tecnológicamente neutro. La herramienta VECTO funciona actualmente bajo el supuesto erróneo de que los vehículos con motor de combustión interna funcionan exclusivamente con combustibles fósiles. Sin embargo, esto no se corresponde con la realidad en Europa. La base de datos de la UE Shares registra las cantidades de combustibles renovables que se utilizan actualmente en el transporte. A partir de estos datos, el factor de combustible puede tener en cuenta la contribución real de reducción de emisiones de estos combustibles a la hora de certificar finalmente las emisiones de CO<sub>2</sub> del vehículo. Este ajuste se conoce como Carbon-Correction-Factor y permite un cálculo adecuado de los valores de emisiones de CO<sub>2</sub> de un vehículo. También es aplicable a los combustibles sintéticos producidos mediante la captura de CO<sub>2</sub> de fuentes concentradas o de la atmósfera.

Por todo lo anteriormente mencionado, solicitamos el apoyo del Gobierno de España y de los europarlamentarios españoles en el marco del proceso legislativo relativo a la revisión del Reglamento 2019/1242 sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados.

Específicamente proponemos:

- El reconocimiento de los Combustibles Neutros en CO<sub>2</sub> (“CO<sub>2</sub> neutral fuels”), incluyendo los combustibles renovables o sintéticos que cumplan los criterios de la Directiva 2018/2001 conocida como RED, como herramienta de cumplimiento del Reglamento sobre las normas de emisiones de CO<sub>2</sub> para vehículos pesados nuevos
- La introducción de la metodología denominada Factor de Corrección del Carbono (CCF)

<sup>1</sup> Share: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/database>.

## **FIRMANTES:**



Asociación de Cargadores de España



Asociación de Empresas Carroceras y de Transformadoras



Asociación de Empresas del Comercio e Industria del Metal de Madrid



Asociación Española de Vendedores al por menor de Carburantes y Combustibles



Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones



Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos



Asociación de Empresas de Energías Renovables



Asociación de Carroceros y Transformadores de Vehículos Industriales y Comerciales



Asociación Española de Profesionales de Automoción



Asociación Española de Fabricantes de Remolques, Semirremolques, Cisternas y Vehículos Análogos



Asociación del Transporte Internacional por Carretera



Asociación Empresarial del Alquiler de Vehículos Con y Sin Conductor de Madrid



Asociación de Terminales Líquidos



Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos



Asociación Española del Bioetanol



Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio



Confederación Española de Transporte de Mercancías



Confederación Nacional de Distribuidores de Gasóleo



Confederación Española de Transporte en Autobús

FACONAUTO

Federación de Asociaciones de Concesionarios de la Automoción



Asociación de Transporte Sostenible



I V E C O • G R O U P





Asociación Española de  
Proveedores de Automoción



ORGANIZACIÓN EMPRESARIAL  
DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

Organización Empresarial de  
Logística y Transporte



OPERADORES INDEPENDIENTES  
DEL SECTOR ENERGETICO

Operadores Independientes  
del Sector Energético