

Reglamento europeo de emisiones de CO₂ para vehículos pesados

La automoción, el transporte y otras industrias estratégicas piden al Parlamento europeo que incluya los combustibles renovables en el reglamento de emisiones de CO₂ para vehículos pesados

- La industria de la automoción, el transporte de mercancías y viajeros por carretera, los cargadores y el sector de producción, logística y distribución de combustibles renovables (combustibles neutros en CO₂) piden su inclusión como tecnología para reducir las emisiones del transporte pesado es fundamental para que la descarbonización sea asequible, sostenible, segura y socialmente justa.
- En España, el 96% de las mercancías se transportan por carretera, lo que hace nuestro país especialmente sensible al impacto de costes de la normativa.
- Las entidades firmantes exigen que no se excluya la contribución a la reducción de emisiones de los combustibles neutros en carbono y no se limite la medición de emisiones a las del tubo de escape.

Madrid, 17 de noviembre de 2023.- El próximo 21 de noviembre, los europarlamentarios debaten el reglamento de emisiones de CO₂ para vehículos comerciales pesados, en el que hasta ahora no se contemplan los combustibles renovables como solución tecnológica. La industria de la automoción, el transporte de mercancías y viajeros por carretera, los cargadores y el sector de producción, logística y distribución de combustibles renovables han firmado un manifiesto solicitando el reconocimiento de estos combustibles renovables neutros en carbono en el transporte pesado por carretera. *“Es fundamental para promover una descarbonización asequible, sostenible, segura y socialmente justa”*, aseguran las entidades firmantes.

El manifiesto recoge dos propuestas. En primer lugar, el reconocimiento de los Combustibles Neutros en CO₂ (también conocidos como combustibles renovables), incluyendo aquellos que cumplan los criterios de la RED. En segundo lugar, la introducción del Factor de Corrección de Carbono como metodología para tener en cuenta la contribución real de los combustibles renovables a la reducción de emisiones de CO₂; ya que el reglamento propuesto solo toma en consideración las emisiones del tubo de escape y no todo el ciclo de vida de los vehículos, dejando espacio únicamente a los propulsores eléctricos de batería y de pila de combustible, y a los motores de hidrógeno.

Actualmente, circulan en Europa unos seis millones de vehículos pesados, y cada año se ponen en servicio 300.000, lo que se traduce en que renovar la flota que hay que descarbonizar tomaría veinte años. Además, en 2021, los vehículos pesados propulsados por diésel representaban el 96% de las ventas. Todo ello pone de relieve, aseguran las entidades firmantes, que el sector del transporte pesado por carretera es

mucho más sensible a los costes y la consideración de distintas vías de reducción de emisiones, mucho más necesaria.

Más allá del impacto económico en el propio sector, el manifiesto subraya su importancia en la economía comunitaria, con mención especial a la economía española, y en el buen funcionamiento del mercado interior de la UE. Esto se debe a que el 77% de las mercancías en Europa se transportan por carretera; en España, la cifra alcanza el 96%. Lo que significa, recalca, que España es mucho más sensible al impacto de costes.

Las asociaciones y entidades firmantes del manifiesto concluyen que no debe excluirse la contribución a la reducción de emisiones de los combustibles neutros en carbono. Se trata, afirman, de una realidad en el mercado que puede complementar a las otras alternativas y compensar posibles retrasos en el desarrollo de los vehículos eléctricos y en la implementación de la infraestructura de recarga.

“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”, sentencia.

ASOCIACIONES Y EMPRESAS FIRMANTES DEL MANIFIESTO



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 Profesionales de Automoción

Comerciales



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



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



Operadores Independientes del Sector Energético