

**Embargado hasta el lunes 11 de octubre de 2021, 00:01 CET**

## **COMUNICADO DE PRENSA**

**11 de octubre de 2021**

### **LOS RESPONSABLES POLÍTICOS EUROPEOS VAN A LA ZAGA DE LOS FABRICANTES DE CAMIONES EN LO RELATIVO A EMISIONES DE CO<sub>2</sub>**

**Los objetivos de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de la UE para camiones se quedan demasiado cortos para lograr incentivar la transición a vehículos de cero emisiones**

Los responsables políticos de la UE van por detrás de los fabricantes de camiones en lo que respecta a las emisiones de CO<sub>2</sub>, según un nuevo [estudio](#) de Transport & Environment. Debido a las mejoras en la aerodinámica y la eficiencia en el uso del combustible, así como el conjunto de flexibilidades regulatorias, los camiones ya pueden cumplir el objetivo de reducción de CO<sub>2</sub> de la UE para 2025, incluso aunque los fabricantes sólo estén produciendo un número muy reducido de vehículos de cero emisiones. Por ello, desde T&E y ECODES señalan que la UE debe establecer objetivos más ambiciosos de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> que contribuyan a incrementar la producción de camiones de cero emisiones a lo largo de la década, con el fin de garantizar la descarbonización del sector a tiempo.

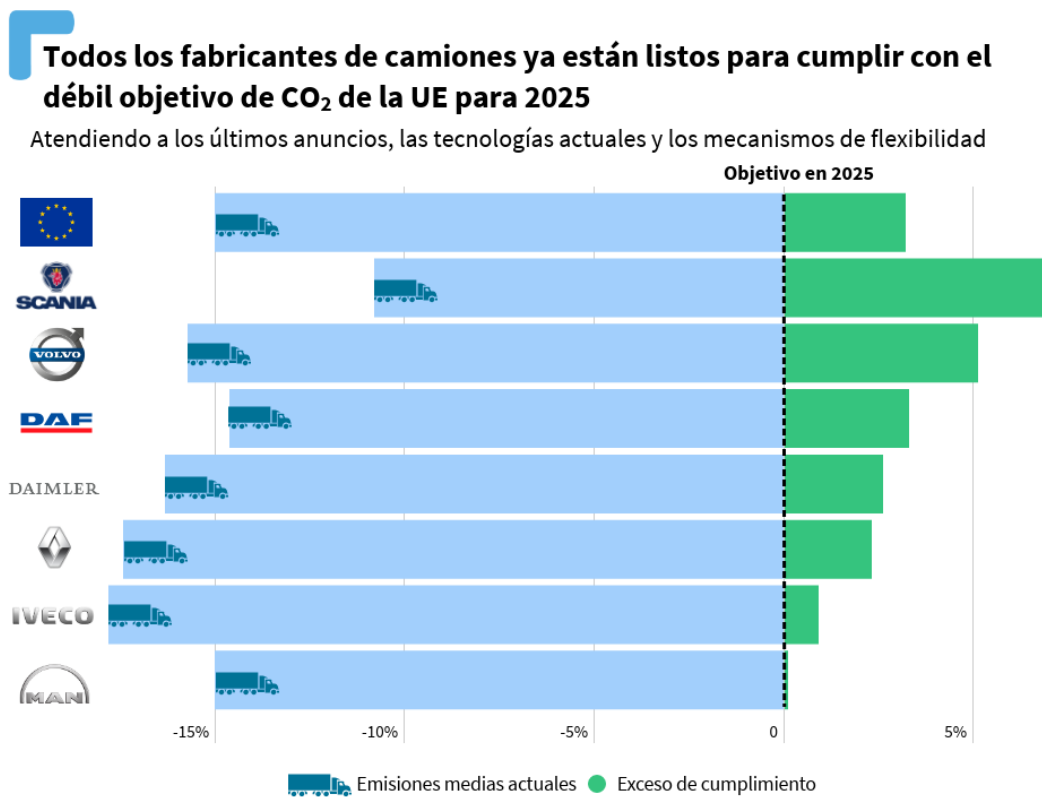
Carlos Bravo, portavoz de T&E en España, sostiene lo siguiente: «*Los fabricantes de camiones van por delante en objetivos ambientales que los legisladores, lo cual es absurdo. Sin embargo, esta situación no se debe al buen funcionamiento del mercado, sino a que los legisladores no están haciendo su trabajo. Ha quedado bien claro que los fabricantes de camiones podrían descarbonizar el sector más rápido aún. Ahora toca que los legisladores les exijan que lo hagan*».

El fabricante de camiones sueco Scania es el que mejores resultados presenta en términos de emisiones de CO<sub>2</sub> de los nuevos camiones, con niveles un 5,3% inferiores a la media, para el tipo más común de camión de largo recorrido. El mayor rendimiento de Scania en cuanto a emisiones se debe principalmente a las mejoras en aerodinámica, y lo ha conseguido sin producir camiones de emisiones cero. Por el contrario, a la cola estarían Renault e IVECO, con las emisiones más altas: 2,6% y 2,4% por encima de la media en larga distancia, respectivamente.

Según el estudio, si todos los camiones europeos funcionaran tan bien como los modelos más eficientes del mercado, a día de hoy se reducirían las emisiones medias de CO<sub>2</sub> de los camiones en un 6%. Sin embargo, estas organizaciones advierten de que el aumento de la eficiencia por sí solo no hará que el sector del transporte por carretera en Europa alcance la neutralidad climática (emisiones netas cero) lo antes posible a 2050.

«Los camiones más eficientes pueden contribuir a reducir las emisiones ahora, pero esa eficiencia generará resultados sólo hasta cierto punto. Europa necesita aumentar drásticamente el número de camiones de cero emisiones en sus carreteras en los próximos años si realmente quiere tener alguna posibilidad de descarbonizar el sector a tiempo. Pero los objetivos actuales de la UE de reducción de CO<sub>2</sub> han fracasado a la hora de incentivar a los fabricantes a producir este tipo de camiones. Debemos aumentar la presión al máximo a lo largo de la década», señala Cristian Quílez, responsable de proyectos de ECODES.

La mayoría de los fabricantes de camiones han asumido compromisos voluntarios de venta de vehículos eléctricos que van más allá de lo que exige la UE. Teniendo en cuenta sus anuncios públicos, como resultado de estos compromisos voluntarios, el mercado alcanzaría un 7% de vehículos sin emisiones en 2025 y un 43% en 2030, por encima del 2% necesario en 2025 para alcanzar los objetivos voluntarios actuales. Desde T&E afirman que estos anuncios voluntarios son la prueba de que la UE podría establecer un objetivo realista más ambicioso de al menos un 30% de camiones de cero emisiones en 2028.



Source: T&E (2021); datos de la AEMA.

Notes: La reducción potencial por parte del fabricante de camiones incluye las mejores tecnologías actuales, flexibilidades regulatorias (5% de deuda, 3% de prima de ZLEV) y cumplimiento de anuncios voluntarios de camiones de emisión cero (Scania, Renault, IVECO: 10% en 2025; Volvo: 7%; MAN, Daimler, y DAF: asumido 5%)

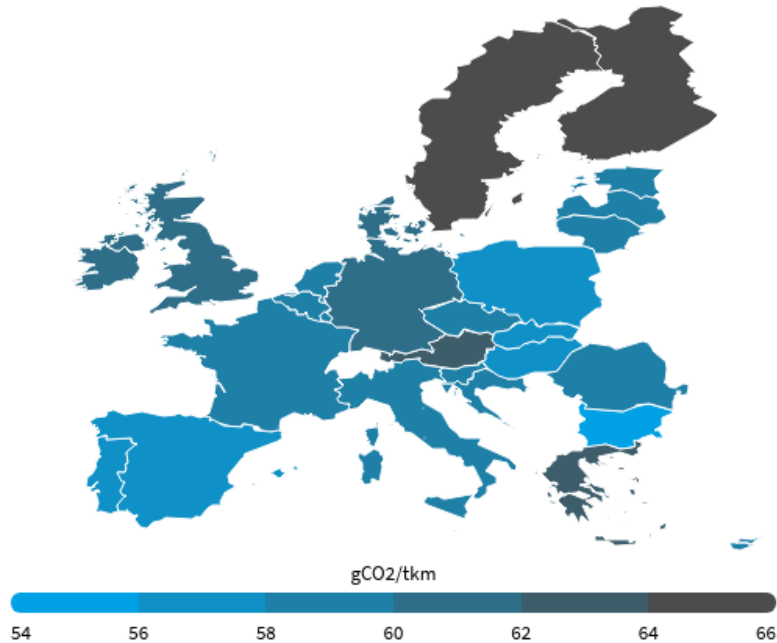
TRANSPORT & ENVIRONMENT @transportenvironment.org

## Los fabricantes de camiones ya están preparados para superar el objetivo de CO<sub>2</sub> de 2025 <sup>[1]</sup>

Las emisiones medias de CO<sub>2</sub> de los camiones nuevos de largo recorrido fueron más elevadas en los países más grandes de Europa occidental, como Francia, Alemania y el Reino Unido, mientras que los países más pequeños, como Bulgaria, Estonia, Portugal y Eslovaquia, obtuvieron resultados considerablemente mejores.

Las emisiones de los camiones grandes de Polonia, por ejemplo, se sitúan un 3,5% por debajo de la media de la UE, mientras que las de Alemania la superan en un 2,2%.

## Emisiones medias de CO<sub>2</sub> de la UE (2019-2020) de camiones de largo recorrido



**Fuente:** Análisis de T&E de las emisiones de CO<sub>2</sub> de vehículos pesados durante el periodo de referencia (1 de julio de 2019 al 30 de junio de 2020), publicado por la AEMA en junio de 2021.



### Emisiones medias de CO<sub>2</sub> por Estado miembro en los subgrupos de larga distancia (2019-2020)

#### FIN DE COMUNICADO

#### Para más información

- Carlos Bravo, Transport & Environment, T.: +34 626 998 241
- Helena Vizcay, ECODES, T.: +34 699 432 503

#### NOTAS

**[1] Cada fabricante de camiones tiene un objetivo específico basado en el número de ventas en diferentes subgrupos de camiones (kilometraje, tamaño, potencia, etc.).**