



## El Parlamento Europeo aprueba una nueva reducción más ambiciosa de CO<sub>2</sub> para vehículos pesados y autobuses

- El Parlamento Europeo establece una reducción de CO<sub>2</sub> del 90% para vehículos pesados en 2040 y del 100% para autobuses urbanos en 2035
- ANFAC remarca el compromiso del sector en su cumplimiento, pero insiste en su llamamiento a establecer medidas habilitantes igual de ambiciosas que los objetivos
- Las ayudas públicas del plan MITMA MOVES, dedicado a la descarbonización de las flotas de camiones y autobuses, finalizan el próximo 30 de abril, sin que haya una prórroga de las mismas



**Madrid, 11 de abril de 2024.** Ayer el Pleno del Parlamento Europeo dio un paso más para aprobar los nuevos y ambiciosos objetivos de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> para vehículos pesados, camiones y autobuses. Para **ANFAC**, en línea con la patronal europea **ACEA**, esto supone la necesidad de incrementar, aún más, el esfuerzo de inversión y desarrollo tecnológico que ya se está realizando por parte de las marcas fabricantes de estos vehículos, de los cargadores y todos los actores implicados del transporte terrestre en su proceso de descarbonización hasta 2040.

El nuevo reglamento de reducción de emisiones para vehículos pesados, camiones y autobuses mantendrá el aumento de objetivos de reducción de CO<sub>2</sub> establecidos en la propuesta de la Comisión Europea, ya ratificados por el Consejo Europeo, es decir, **pasar del 30% al 45% en 2030, 65% en 2035 y 90% en 2040 para vehículos pesados**. Por su parte, para **autobuses urbanos, se fija un objetivo del 100% hasta 2035**, y un objetivo intermedio del 90% para esta categoría en 2030.

Asimismo, el texto acordado amplía su alcance para casi todos los vehículos pesados nuevos con emisiones de CO<sub>2</sub> certificadas (incluidos camiones pequeños, autobuses urbanos, autocares y remolques).

De igual manera, se ha adelantado la fecha de revisión del Reglamento a 2027, un año antes de lo propuesto por la Comisión, pero sin monitorización anual y sin un enlace robusto al marco de condiciones habilitantes de infraestructura de recarga y suministro de combustibles alternativos de acceso público. Esto es, los objetivos para los fabricantes se fijan sin un vínculo directo a que las condiciones habilitantes necesarias para su logro (disponibilidad de recarga y repostaje, ETS para transporte, etc.) estén implantadas o no.

Para esta revisión de 2027 se ha incluido también una evaluación por parte de la Comisión del papel del factor de corrección de carbono (CCF) en la transición hacia la movilidad de cero emisiones en el sector del transporte pesado. Igualmente, en la revisión de ese mismo año está previsto que se evalúe una metodología para evaluar los vehículos pesados que funcionen exclusivamente con combustibles neutros en CO<sub>2</sub>.

## **LENTO PROGRESO DE LA DESCARBONIZACIÓN EN EL MERCADO**

ANFAC comparte plenamente los objetivos de descarbonización del transporte pesado. De hecho, los socios de ANFAC han innovado e invertido miles de millones de euros para incorporar al mercado vehículos ya disponibles de cero y bajas emisiones. Pero, al igual que destaca la patronal europea en su manifiesto "For Zero-Emission Trucks and Buses" publicado hoy, fijar objetivos ambiciosos y simplemente confiar en que se harán realidad no es una estrategia. ANFAC da la bienvenida a este nuevo marco regulador, pero insiste que este aumento de la ambición en materia de reducción de emisiones ha de ir acompañado por medidas que impulsen el mercado de vehículos pesados y autobuses, junto con el desarrollo paralelo de infraestructuras de recarga y repostaje adecuadas a estos vehículos.



Durante **2023**, apenas se matricularon **341 unidades de vehículos pesados** y **538 autobuses electrificados**, lo que representa solamente el **1,2%** y el **14,3% del mercado electrificado en cada uno de estos tipos de vehículos**, respectivamente. Con la salvedad de que el alza en la matriculación de autobuses eléctricos es únicamente de ámbito urbano en las flotas adquiridas por los ayuntamientos.

Así mismo, aunque se disponga de **29.301 puntos de recarga de acceso público** en España, a cierre de 2023 según el **Barómetro de Electromovilidad de ANFAC**, apenas el **5% es de carga ultrarrápida (>150 kW)**. A falta de información pública más precisa, ninguno de estos está adaptado para las dimensiones y necesidades que los vehículos de transporte de mercancías y pasajeros requieren, así como para la potencia necesaria, superior a 350 kW, para reducir los tiempos de recarga de estos vehículos.

Ambas cifras se sitúan muy lejos de los nuevos objetivos y evidencian la criticidad de dar continuidad a las ayudas públicas a la electrificación de las flotas de pesados y autobuses. Desde la asociación se remarca que **el próximo 30 de abril finaliza el actual Plan de ayudas a la compra MITMA MOVES**, sin que se haya anunciado su continuidad, situación que, de confirmarse, sería paradójica y tendría un impacto muy negativo en el proceso de descarbonización.

De la misma manera, ANFAC destaca que es prioritario que España cuente con un órgano de planificación, impulso, gestión y coordinación para el despliegue de una red suficiente en número, potencia y capilaridad de infraestructura de recarga y repostaje a nivel nacional de acceso público, también para vehículos pesados.

En esta línea, **José López-Tafall, director general de ANFAC**, ha señalado “desde la automoción hay un pleno compromiso con la descarbonización, pero, el compromiso no ha de ser solo de los fabricantes. La exigencia de los objetivos se puede establecer a la altura que políticamente se considere, pero se ha de ser coherente y, al mismo tiempo, establecer medidas que ayuden y estimulen a su consecución. Y a objetivos ambiciosos han de corresponder medidas y compromisos ambiciosos. Hay que recordar además que los vehículos pesados y autobuses no son solo medios de transporte sino herramientas de trabajo: hay que facilitar el cambio para transportistas y empresas y garantizar que, además de reducir emisiones, mantienen o mejoran su competitividad. Si queremos transitar hacia el transporte por carretera sin emisiones, es imprescindible la continuidad de las ayudas públicas a la descarbonización de las flotas, pues hemos de dar estabilidad y confianza a los transportistas que quieren cambiar. Máxime en España donde el 94% de las mercancías se mueven por carretera; y el 85% de los portes los realizan empresas españolas”.

## PRIMERA EDICIÓN DEL FORO ANFAC DE VEHÍCULO PESADO Y AUTOBÚS

El próximo 25 de abril se celebrará la primera edición del **Foro ANFAC del Vehículo Pesado y Autobús “Conduciendo el mañana”**. Un encuentro que surge con el propósito de establecer como punto de reunión para todos los actores del transporte terrestre y, así mismo, servir de altavoz para elevar las exigencias y necesidades de fabricantes, empresas, transportistas, cargadores y empresas de la nueva movilidad en su transición hacia la descarbonización del transporte terrestre.



Un encuentro que contará con la participación de ministro de Industria y Turismo, Jordi Hereu, el secretario de Estado de Transportes y Movilidad, José Antonio Santano, la eurodiputada del Parlamento Europeo, Susana Solís, así como, representantes de las marcas fabricantes y empresas del transporte terrestre.

PDF adjunto 10417

Fecha: 11 abril, 2024 - 13:53

