

Emisiones de CO2 de las furgonetas: ya es hora de que vayan por buen camino

Documento de posición de T&E sobre la normativa de CO2 para furgonetas a partir de 2020

Enero de 2018

Resumen

Los vehículos comerciales ligeros, o las furgonetas, son un sector descuidado por la política europea sobre el transporte por carretera, ya que a menudo están exentos de políticas de seguridad y medio ambiente tales como reglamentos de circulación o peajes, en comparación con su competencia directa, los camiones. Esto hace que resulten más atractivos y explica en parte por qué su uso y las emisiones están aumentando. La normativa sobre CO2 aplicada a los fabricantes de furgonetas es menos estricta que para los coches, y por consiguiente, los fabricantes no aplican las mismas tecnologías eficientes e innovadoras para reducir sus emisiones.

Un estudio desarrollado por CE Delft para T&E analiza el mercado actual así como las tecnologías de emisiones y su coste en el sector de los vehículos comerciales ligeros. Además de que el coste de las baterías está disminuyendo rápidamente, CE Delft muestra que las furgonetas eléctricas en el segmento de pequeño formato ya han alcanzado en 2018 una paridad de costes con los modelos diésel. Esto significa que al menos 800 000 furgonetas eléctricas pequeñas podrían potencialmente circular por Europa aunque la principal barrera sigue siendo la falta de un suministro apropiado.

Un cierto número de propuestas legislativas que ya están sobre la mesa podrían llevar de nuevo a las furgonetas por el buen camino. Se necesitan normativas ambiciosas sobre CO2 para furgonetas de cara a 2025 y 2030, complementadas a su vez por un sistema eficaz de bonos y créditos para alcanzar las emisiones cero; sin embargo las últimas propuestas del paquete sobre movilidad limpia de la Comisión resultan deficientes e inadecuadas. La Directiva Euroviñeta debería ampliarse a la normativa actual sobre la aplicación de gravámenes por el uso de las carreteras para cubrir además las furgonetas grandes y lograr así una igualdad de condiciones en el transporte transfronterizo de mercancías.

El informe de CE Delft se publica junto al presente resumen.

1. Furgonetas: sucias e ineficientes

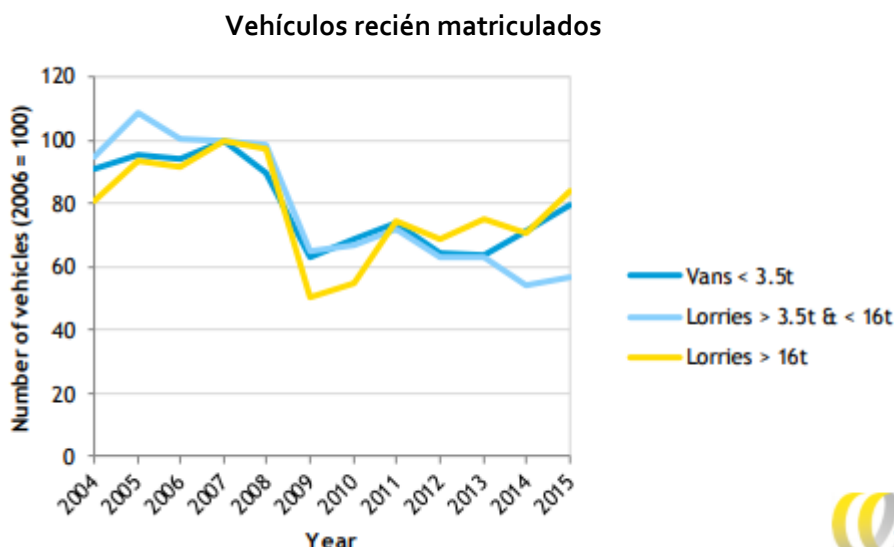
Las furgonetas (o Vehículos Comerciales Ligeros, VCL) representan más del 10 % de todos los vehículos de carretera de la UE¹ y su uso no ha parado de aumentar desde mediados de los años 2000. Por ejemplo, en el Reino Unido, el número de kilómetros recorridos en furgoneta ha aumentado un 23 %² y en Bélgica un 17 %

¹ CE Delft, 2017

² DfT, 2017. https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/611304/annual-road-traffic-estimates-2016.pdf

desde 2006³. En la actualidad, las furgonetas son responsables del **9% de las emisiones de GEI procedentes del transporte europeo** debido a su número creciente, su escasa eficacia y una normativa laxa en materia de CO₂. Ante la ausencia de una nueva normativa más estricta para las emisiones de CO₂ de aquí a 2025, se prevé que éstas sigan aumentando.

El siguiente gráfico elaborado por CE Delft demuestra que después de 2009, tras la crisis económica, el crecimiento de las furgonetas grandes por debajo de las 3,5 toneladas fue mucho más rápido que el del sector de camiones pequeños (que comienza en 3,5 toneladas), su competencia directa en las operaciones de transporte de mercancías.



1.1. Agravio comparativo entre furgonetas y camiones

Junto con este resumen, se publica además un informe independiente⁴ elaborado por CE Delft sobre la estructura, las emisiones y las oportunidades tecnológicas en el sector de los VCL en Europa. Este revela que en comparación con los camiones, las furgonetas gozan de una normativa menos estricta sobre seguridad, medio ambiente y de otro tipo, o que en otros casos están completamente exentas de las normas de UE. Por ejemplo, las furgonetas están exentas de las normas sobre tacógrafos y tiempos de descanso de los conductores, lo que les concede una mayor ventaja económica en comparación con los camiones (VP). Del mismo modo, la posibilidad de conducir una furgoneta con el permiso de conducir B y que no existan límites de velocidad específicos para las furgonetas en las carreteras europeas se considera también una ventaja. Además, los planes de gravámenes por el uso de las carreteras que existen en numerosos Estados miembro solo son de aplicación para los VP, lo que hace que resulte más barato utilizar furgonetas para el transporte y otras actividades comerciales, especialmente en las operaciones transfronterizas.

La legislación europea sobre la aplicación de gravámenes por el uso de carreteras, o la Directiva Euroviñeta, está siendo revisada y podría abordar algunos de los agravios comparativos identificados por CE Delft. La Comisión ha propuesto ampliar los sistemas de aplicación de gravámenes por el uso de las carreteras a todos los vehículos de carretera, incluidas las furgonetas, en toda Europa a partir de 2028. Este es un paso que va en la buena dirección para que dejen de usarse las furgonetas como medio para esquivar las

³ https://mobilit.belgium.be/nl/mobiliteit/mobiliteit_cijfers/kilometers_door_belgische_voertuigen

⁴ CE Delft, 2017

normativas sociales, climáticas y económicas que ya existen para los camiones. Sin embargo, para asegurar que las furgonetas no se utilicen como un medio para evitar el pago de peajes, la Directiva Euroviñeta debería garantizar que todos los países que aplican peajes para camiones a partir de 3,5 toneladas los amplíen hasta la clase más pesada de furgonetas, que puede alcanzar hasta 2,8 toneladas en vacío.

Un pequeño apéndice publicado con el presente documento muestra la postura de T&E con respecto a otros cambios legislativos necesarios para eliminar los agravios comparativos actuales.

1.2. Normativa laxa en materia de CO2

Las furgonetas se utilizan en todos los sectores económicos: desde las operaciones de transporte de mercancías o los talleres itinerantes en la construcción, hasta los servicios de mensajería urbana o el comercio electrónico. Ante el creciente número de kilómetros, la normativa actual sobre CO₂ fijada para 2020 resulta demasiado poco ambiciosa y muy fácil de alcanzar en comparación con las normas equivalentes de aplicación para los coches. Los fabricantes de furgonetas tienen que reducir las emisiones de las furgonetas nuevas hasta un promedio del parque de vehículos que asciende a 147 g CO₂/km de aquí a 2020 mientras que el objetivo de exigencia equivalente –desde el punto de vista de los costes marginales– sería en torno a 114 g CO₂/km⁵ según afirma CE Delft. Como consecuencia, las furgonetas tienen que reducir sus emisiones en tan solo un 16 % de aquí a 2020, mucho menos de lo que resultaría rentable para los usuarios. Por consiguiente, las mejoras en la eficacia del combustible son mínimas, lo que aumenta los costes operativos.

Detrás de ese objetivo poco ambicioso para 2020 se encuentra el análisis de referencia erróneo llevado a cabo por la Comisión.⁶ Las emisiones medias de las furgonetas en 2010 se estimaron conforme a la evaluación de impacto en 203 g/km, cuando en realidad ascendían tan solo a 181 g/km. Así, el objetivo de 175 g CO₂/km de 2017 se alcanzó virtualmente incluso antes de que fuera acordado. Además, los datos de costes aportados por la industria sugirieron que la mejora del ahorro de combustible hasta 147 g CO₂/km costaría entre 2000 y 8800 euros. Las estimaciones más recientes sitúan el aumento del precio al por menor para alcanzar los 147 g/km en tan solo 605 euros, entre 3 y 15 veces por debajo de lo inicialmente previsto.

No solo las normativas de CO₂ resultan inadecuadas y poco estrictas, sino que además parte de las mejoras en las emisiones han sido obtenidas más por la flexibilidad de las pruebas y la optimización de vehículos que por la situación real. Los datos disponibles revelan una brecha de cerca del 30 %⁷ (en 2015), lo que significa que las furgonetas emiten más emisiones de CO₂ en carretera que lo que afirman los resultados de las pruebas (o marcas), mientras que las empresas pagan bastante más por sus combustibles.

1.3. Régimen posterior a 2020

El 8 de noviembre de 2017, la Comisión lanzó sus nuevas propuestas para la normativa sobre CO₂ posterior a 2020 para los coches y furgonetas nuevos. Las furgonetas están incluidas en la misma normativa y se asemejan en gran medida a las propuestas elaboradas para coches, sobre todo en los aspectos siguientes:

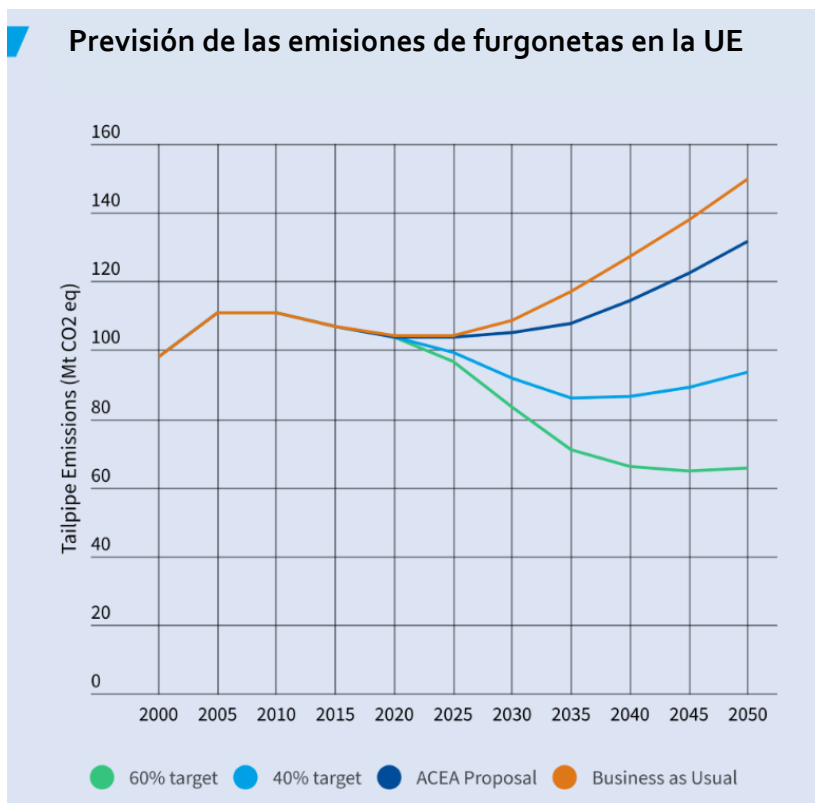
- Un objetivo vinculante para 2025 equivalente a una reducción del 15 % de las emisiones de CO₂ para el promedio del parque de vehículos a partir de los niveles de 2020
- Un objetivo vinculante para 2030 de reducir un 30 % las emisiones de CO₂ para el promedio del parque de vehículos (cifra que se ha reducido con respecto al objetivo del 40 % recomendado en la evaluación de impacto realizada por la propia Comisión).

⁵ CE Delft, 2017

⁶ <https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/Vans%20Position%20Paper.pdf>

⁷ CE Delft, 2017

- El sistema de créditos de Vehículos de Emisión Cero y de Baja Emisión (ZLEV, por sus siglas en inglés) pretendía incentivar el suministro de furgonetas eléctricas, con pilas de combustible e híbridas enchufables. Los niveles propuestos ascienden al 15 % de todas las ventas en 2015 y al 30 % en 2030, con una bonificación de hasta el 5 % con respecto a los objetivos de CO₂ sobre el total del parque de vehículos para aquellos fabricantes que consigan superar los objetivos de ventas (en lugar de los ajustes en los dos sentidos o el «malus» recomendado en la evaluación de impacto).
- Seguimiento de las emisiones de CO₂ de las furgonetas utilizando medidores de consumo de combustible y comprobaciones adicionales en funcionamiento que ya existen en el mercado



El número de furgonetas y los kilómetros que recorren están

aumentando en toda Europa, principalmente debido al crecimiento general del PIB. Esto produce que las emisiones de CO₂ de la flota total de furgonetas aumentarán un 2 % de aquí a 2030⁸ incluso aunque el objetivo actual de 147 g/km se alcance en 2020. Teniendo en cuenta la demanda prevista, la mejora de CO₂ de las nuevas furgonetas que entran al mercado debe acelerarse. El gráfico siguiente resume las diferentes hipótesis posibles⁹ y muestra que la mejora del 13 % que defiende la ACEA no lograría reducir las emisiones de furgonetas de aquí a 2030. En comparación con los niveles de 2005, una reducción del 40 % reduciría las emisiones totales de furgonetas en un 17 % de aquí a 2030, mientras que un **objetivo del 60 % produciría una reducción del 20 % en las emisiones de aquí a 2030, lo que sería mucho más acorde con el objetivo del 30 % de la UE para los sectores no incluidos en el RCCDE en 2030 y el Acuerdo de París.**

La propuesta de la Comisión es deficiente, incoherente con su propia evaluación de impacto, y existe la sospecha de que se suavizó en los debates de último minuto debido a las presiones de la industria automovilística alemana.¹⁰ La evaluación de impacto afirma que «los mayores ahorros netos a lo largo de 15 años y 5 años y para el segundo usuario se producen en caso de aplicar un objetivo de reducción del 40 %.»¹¹ Al adoptar un objetivo del 30 %, la Comisión está de hecho pidiendo a los propietarios de furgonetas que paguen un coste adicional de 150 euros por un vehículo menos eficiente.¹²

Sin embargo, el análisis de la Comisión también incluye estimaciones de costes muy infladas para la mejora de la eficiencia de las furgonetas. Las curvas de costes desarrolladas por el organismo independiente ICCT¹³

⁸ Modelo de emisiones de T&E, EUTRM.

⁹ Basándonos en el modelo EUTRM, la hipótesis de ACEA del 13 % solo se aplicaría al objetivo de 2030, mientras que las hipótesis del 40 y el 60 % incluyen una norma a medio camino para 2025 como en la propuesta de CE.

¹⁰ T&E, <https://www.transportenvironment.org/press/juncker%E2%80%99s-early-christmas-present-car-industry-undermines-climate-goals>

¹¹ Evaluación de impacto de la CE, https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicules/docs/swd_2017_650_p1_en.pdf

¹² Ibid.

¹³ ICCT, https://www.theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_Post-2020-CO2-stds-EU_briefing_20171026_rev20171129.pdf

(que descubrió el escándalo del Dieseltgate) revelan que una **mejora de eficiencia del 40 % en 2030** supondría un incremento de cerca de 1250 euros en el coste de una furgoneta. Basándonos en un kilometraje anual de 25 000 km, esto supondría un **ahorro para un conductor medio de cerca de 800 euros al año, con un plazo de amortización de menos de 2 años** para el primer usuario. Esto requeriría que cerca del 30 % de los VCL fueran eléctricos, lo que coincide con las estimaciones de mercado más conservadoras para 2030. Un **objetivo más ambicioso de mejora del CO₂ en un 60 %**, lo que va en la misma línea que los objetivos climáticos de la UE para 2030, aumentaría los costes de cumplimiento de los fabricantes en torno a 2170 euros, pero también **permitiría a los conductores ahorrar más de 1100 euros al año y con un plazo de amortización similar de 2 años** en su primer uso. Dicho objetivo exige que la mitad de las ventas de furgonetas en 2030 sean con cero emisiones.

Una diferencia clave entre coches y furgonetas es que estas últimas suelen ser propiedad de empresas y recorren muchos más kilómetros a lo largo de su vida útil, es decir entre 25 000 y 35 000 kilómetros al año en comparación con los 15 000-20 000 kilómetros que recorre un coche medio. Esto hace que la mejora de la eficiencia resulte mucho más rentable en el sector de los VCL y suponga unos plazos de amortización más cortos. La decisión de la Comisión de proponer un objetivo más bajo del 30 % en contra de lo que recomiendan sus propios análisis demuestra que no ha aprendido de los errores del pasado y que está conforme con que las furgonetas sigan siendo ineficientes y sucias (casi todas las furgonetas son diésel).

2. Furgonetas eléctricas: el binomio perfecto

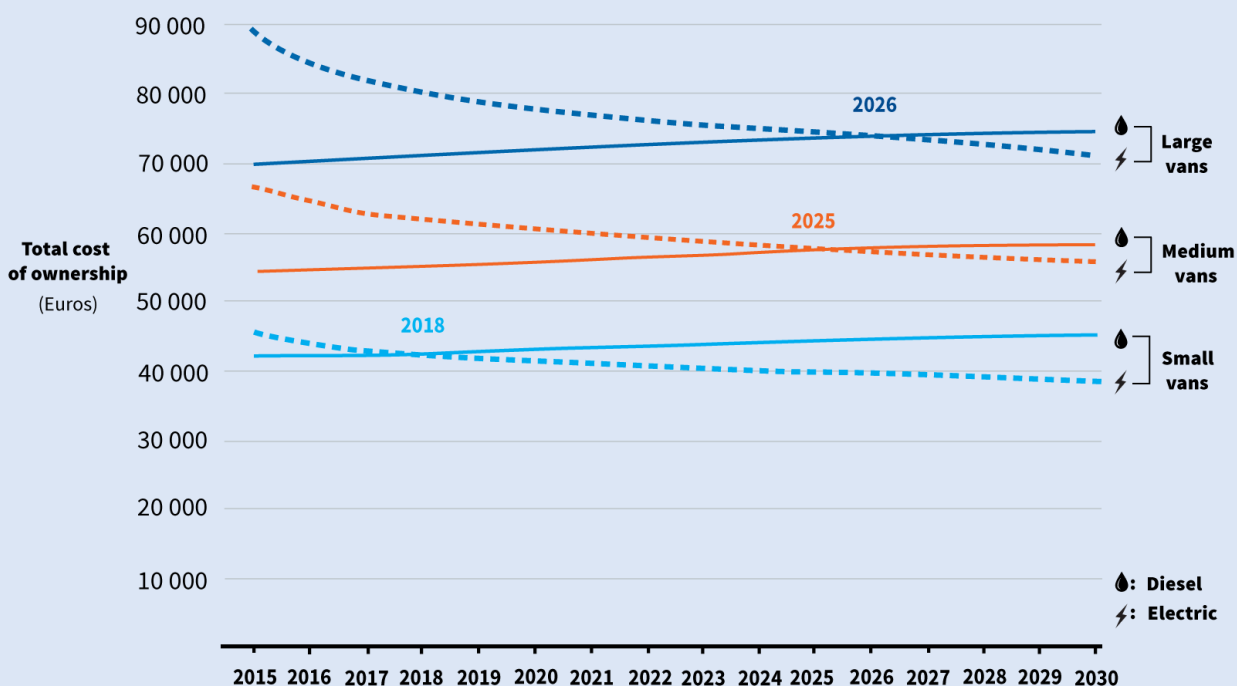
Uno de los principales puntos débiles de la propuesta de la Comisión es la falta de una sanción efectiva (o «malus») para aquellos que no alcancen los objetivos de ventas de ZLEV en 2025 y 2030, lo que hace que dichos objetivos sean voluntarios e ineficaces. La propuesta de la Comisión no es más que un supercrédito encubierto, un plan voluntario con una bonificación (la reducción del objetivo de CO₂ para el promedio del parque de vehículos) en caso de que se superen los objetivos (pero ninguna sanción en caso de que no se cumplan). Esto es insuficiente para garantizar que se produzcan las inversiones a tiempo y se fomente la tecnología de VE con el fin de desarrollar una cadena de suministro en la UE.

Por el contrario, la UE está cediendo el liderazgo de los VE a China, el mercado más grande del mundo, y ha establecido una cuota para los vehículos eléctricos que empieza en 2019. La UE corre el riesgo de que los fabricantes de coches decidan invertir en China e importar los VE a Europa, con el impacto devastador que esto supondría para el empleo. VW, por ejemplo, ya ha anunciado una inversión de más de 10 000 millones de euros¹⁴ destinada al desarrollo de vehículos eléctricos en China. Volvo, a través de su nueva marca Polestar, prevé importar VE de China. La UE tiene que proponer normativas que permitan el desarrollo de un mercado importante para los VE, con el fin de que éstos sean construidos aquí y se favorezca así la creación de empleos para la fabricación tanto de VE como de baterías.

Las furgonetas son una opción especialmente atractiva para el cambio a modo eléctrico o electrificación, ya que generalmente son utilizadas por empresas más orientadas hacia el coste total de la propiedad que hacia el precio de compra. También son utilizadas habitualmente para servicios de mensajería en zonas urbanas, donde la contaminación del aire es peor es peor y la distancia no representa un problema. O bien, en rutas fijas, que permitirían incluir en el programa paradas para la recarga. El estudio de CE Delft analiza el coste total de la propiedad (TCO, por sus siglas en inglés) de las furgonetas eléctricas y establece una comparación con equivalentes diésel para furgonetas pequeñas, medianas y grandes. El TCO tiene en cuenta un precio de compra más alto, así como el coste de seguros, combustible y mantenimiento a lo largo de 6 años de uso de la furgoneta, equivalente a un contrato estándar de alquiler.

¹⁴ <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-11-16/volkswagen-to-invest-10-billion-euros-on-china-new-energy-cars>

La electrificación de las furgonetas pequeñas ya resulta rentable en la actualidad



La conclusión clave del análisis del TCO es que **las furgonetas pequeñas**, las más utilizadas en zonas urbanas, **alcanzarán un coste equivalente al de las furgonetas diésel en 2018**. Uno de los supuestos fundamentales que dan lugar a esta conclusión es la rápida reducción del coste de las baterías, que en 2017 disminuyó en un 24 %¹⁵. Bloomberg prevé que el precio de una batería de iones de litio podría llegar a caer hasta situarse en los 65 euros por kWh en 2030.

El estudio de CE Delft también estableció otros supuestos intermedios de costes más conservadores (desde 275 €/kWh hasta 150 €/kWh en 2030), lo que daría lugar a un descenso significativo del precio de las baterías de 40 kWh, que pasaría de los 11 000 euros actuales a situarse por debajo de los 6000 en la próxima década. Junto con la disminución de costes, se prevé que la mejora de la densidad y la capacidad de las baterías tendrá una repercusión muy positiva con respecto a la cuestión de la distancia, manteniendo los costes bajo control.

Las furgonetas pequeñas representan más del 40 % de todas las inscripciones de furgonetas en la UE¹⁶, lo que supone un alto potencial para la electrificación dados los resultados del TCO. Esto asciende a cerca de 800 000 vehículos vendidos solo en 2016. Sin embargo, **la principal barrera para su adopción es la falta de suministro**, ya que los fabricantes no garantizan prácticamente ninguna disponibilidad. En la actualidad, existen cerca de 10 modelos de furgonetas eléctricas (Vehículos Eléctricos de Baterías, VEB) en el mercado europeo -frente a los más de 200 modelos diésel-, por lo que no es de extrañar que la inscripción actual de este tipo de furgonetas se sitúe por debajo del 1 %. Debido al problema de suministro, la empresa DHL se ha visto forzada a empezar a fabricar sus propias furgonetas eléctricas para utilizarlas en su actividad comercial puesto que ningún fabricante era capaz de suministrárselas. Su marca StreetScooter ahora se

¹⁵ BNEF, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-12-05/latest-bull-case-for-electric-cars-the-cheapest-batteries-ever>

¹⁶ Element Energy, <http://www.element-energy.co.uk/wordpress/wp-content/uploads/2017/03/20161024---Towards-a-European-Market-for-Electro-Mobility-FINAL.pdf>

vende también fuera de DHL y es un modelo de furgoneta muy popular¹⁷. Daimler intentó hacer poco alquilar en secreto un vehículo eléctrico «StreetScooter» a Deutsche Post a través de una empresa falsa con el objetivo de hacer pruebas internas. La estafa fue descubierta y los vehículos fueron seguidos por GPS hasta el centro de fabricación de Stuttgart.¹⁸ Esto nos da aún más pruebas de la «escasa moralidad de los fabricantes de coches alemanes», algo que ya reveló el Dieselgate, el cartel y el reciente escándalo del Monkey Business o los experimentos con simios.¹⁹

La solución clave necesaria para resolver la cuestión del suministro es una obligación de ventas de vehículos de emisiones cero para todos los fabricantes de furgonetas, como ya ocurre en un tercio de los estados de Estados Unidos (por ejemplo, en California) y en China. La propuesta actual de objetivos a partir de 2020 para vehículos comerciales ligeros debería incluir una medida de este tipo -mediante un mecanismo de ajuste en los dos sentidos- que obligue a los fabricantes a vender un 20 % de furgonetas de emisiones cero en 2025 y al menos un 40% en 2030.

3. Conclusiones y recomendaciones

Las furgonetas han sido el hermano mayor olvidado de los vehículos de pasajeros durante demasiado tiempo. Sin embargo, su creciente utilización está generando un aumento de las emisiones, que ya representan el 12 % de las emisiones europeas derivadas del transporte por carretera. Es necesario que la Comisión Europea establezca normativas en materia de CO₂ más ambiciosas, que se ajusten a sus propios exámenes técnicos y que permitan así conseguir aumentos de eficiencia y promover la aceptación de las furgonetas eléctricas.

Por consiguiente, el marco propuesto a partir de 2020 para furgonetas por la Comisión debe modificarse con el fin de incluir:

1. Una **normativa sobre CO₂ para 2025** más ambiciosa y vinculante, que contemple una **reducción del 25 %** a partir de los niveles de 2020, y que permita recuperar la década que se ha perdido en términos de aumentos de eficiencia y estimular la innovación tecnológica.
2. Un ambicioso **rango para la normativa de CO₂ de 2030 de como mínimo entre el 40 y el 60 %**, conforme al análisis de coste-beneficio y que reduzca las emisiones de CO₂ de las furgonetas con arreglo a los objetivos climáticos de la EU para 2030 y el Acuerdo de París.
3. Un **sistema de ajuste en los dos sentidos para vehículos de emisiones cero** eficaz, que contemple sanciones por incumplimiento, para estimular la producción de modelos eléctricos de furgonetas y garantizar las inversiones en Europa. Se debería, además, exigir a los fabricantes de furgonetas **que vendieran un 25 % de vehículos de emisiones cero en 2025, y entre el 40 y el 60 % en 2030**, para así reflejar el avance de los vehículos eléctricos y ajustarse al potencial de rentabilidad de las furgonetas en función de sus patrones de uso.
4. Es necesario un régimen de aplicación mejorado que permita reducir el desfase existente entre las homologaciones de tipo y en carretera. **El establecimiento de ensayos de emisiones de CO₂ en condiciones reales podría completar el nuevo marco de ensayos en laboratorio** de acuerdo con los objetivos para 2025 y 2030, lo que garantizaría que las furgonetas sean diseñadas para funcionar de forma eficiente en carretera y que se logren las reducciones totales de CO₂ prometidas en la legislación. También sería conveniente reforzar las disposiciones en materia de FCM (masas que

¹⁷ <https://www.streetscooter.eu/>

¹⁸ <https://www.automobilwoche.de/article/20170828/NACHRICHTEN/170829906/spionage-vorwurf-daimler-hat-streetscooter-der-post-getestet>

¹⁹ https://www.transportenvironment.org/newsroom/blog/monkey-business?utm_source=T%26E+bulletin&utm_campaign=2c282c3d72-EMAIL_CAMPAIGN_2018_02_07&utm_medium=email&utm_term=0_c36f52390d-2c282c3d72-118648925

contienen combustible, por sus siglas en inglés) mediante el establecimiento de un **mecanismo que determine la brecha existente en condiciones reales para los diferentes tipos de furgonetas.**

Asimismo, respecto a la nueva Directiva Euroviñeta:

5. **Ampliar el ámbito de la Directiva sobre la aplicación de gravámenes por el uso de las carreteras (Euroviñeta) a los vehículos comerciales ligeros**, en particular respecto a sus emisiones de CO₂ y de contaminantes atmosféricos, con el fin de garantizar un marco de igualdad en todo el sector de transportes. Los peajes que se aplican a los camiones pequeños a partir de 3,5 toneladas también deberían aplicarse a las furgonetas de mayor tamaño (desde 2,6 toneladas) para así evitar transferencias modales indeseables de camiones a furgonetas.

Si Europa quiere eliminar el carbono del transporte por carretera de forma efectiva, las furgonetas tienen que ser parte de la solución. Ha llegado la hora de que el sector vuelva al buen camino.

Más información

Julia Poliscanova

Directora de Vehículos limpios y Calidad del aire

Transport & Environment

jp@transportenvironment.org

Tel.: +32(0)2 851 02 18