
ECFD

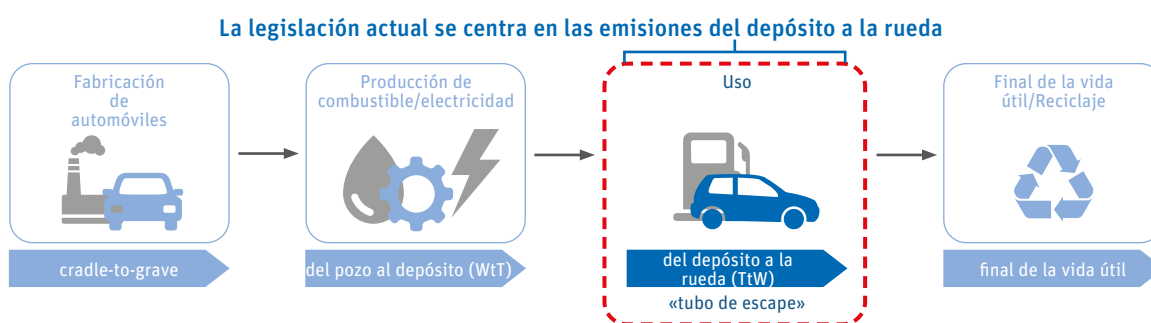
información

Cómo los legisladores de la Unión Europea manipulan cosméticamente el balance de CO₂ de la movilidad eléctrica y, con ello, perjudican la protección del clima

¡Considerar las emisiones de CO₂ solo en el vehículo o el tubo de escape no es suficiente en absoluto!

En las normas reguladoras actualmente vigentes respecto a los valores límite para el parque de vehículos en cuanto a las emisiones de CO₂ provenientes de nuevos turismos y vehículos comerciales ligeros, para los legisladores cuentan únicamente el dióxido de carbono emitido por los vehículos de motor («del depósito a la rueda»). Los vehículos eléctricos de batería (VEB) no emiten CO₂ a nivel local durante la conducción. Por ello, en este enfoque de «tubo de escape», los vehícu-

los eléctricos se catalogan como neutros en emisiones de CO₂, incluso si se cargan con electricidad de origen fósil, que es lo que ocurre en el mix eléctrico alemán. En este enfoque no se tienen en cuenta las emisiones reales de CO₂ que se originan en la fabricación y la posterior eliminación del vehículo, y en particular de sus baterías, ¡pero tampoco se tienen en cuenta las emisiones derivadas de la producción de la corriente de carga!

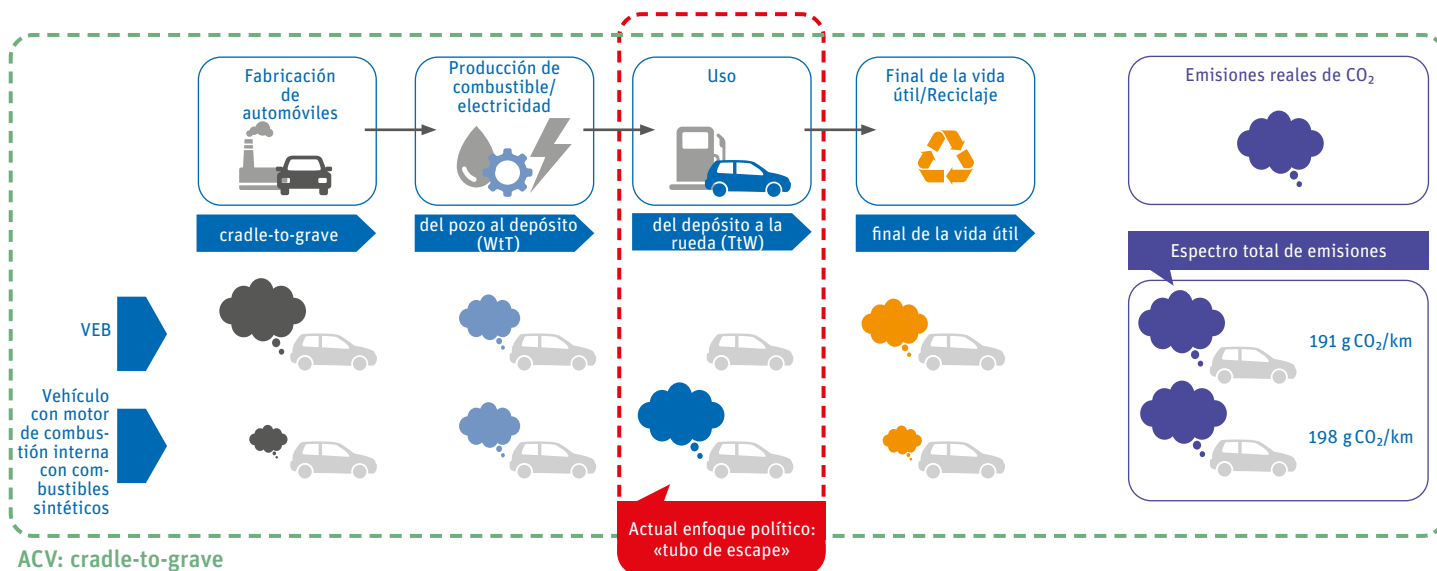


Solo si se consideran las emisiones de CO₂ a lo largo de todo el ciclo de vida de un vehículo se puede efectuar un cálculo realista de las emisiones.

Sin embargo, una representación realista del balance de emisiones de CO₂ de los vehículos de motor únicamente es posible si en esa representación se abarca todo el ciclo de vida (ACV, «análisis del ciclo de vida»). Pues, en cuanto al clima, resulta irrelevante **cuándo** en la vida útil del vehículo se emite CO₂, bien sea durante la generación de la corriente de carga de un vehículo eléctrico de batería o durante el funcionamiento del vehículo con motor de combustión interna. ¡El único factor determinante es el balance general de CO₂!

Si se introduce un enfoque de análisis del ciclo de vida en la legislación, se acabaría el perjuicio regulatorio en contra de los vehículos con motor de combustión interna. Pues la utilización del enfoque de «tubo de escape», para denominarlo de forma abreviada, ha hecho hasta ahora que los legisladores no distingan si un vehículo con motor de combustión interna funciona con combustibles sintéticos y, por ello, circula realmente con neutralidad respecto a las emisiones reales de CO₂ o con combustibles convencionales que impedirían esa neutralidad en emisiones de CO₂, ya que solo miden a fin de cuentas las emisiones en el tubo de escape.

Comparación de las emisiones de CO₂ entre un vehículo eléctrico de batería y un vehículo con motor de combustión interna a lo largo del ciclo de vida general para 2020



Quizá el enfoque de análisis del ciclo de vida ya es determinante en muchos casos, pero hasta ahora no lo es para turismos y vehículos comerciales ligeros

Para la evaluación de las medidas de protección del clima se requieren datos sobre las emisiones totales de CO₂. Estos datos contribuyen a tomar las decisiones correctas no solo en relación con el tráfico. En la fabricación de biocombustibles se tiene en consideración, por ejemplo, la cadena de emisiones totales de CO₂. Las actuales iniciativas reguladoras de la UE como la «fuelEUMaritim» para combustibles marítimos y la «ReFuelAviation» para los combustibles de aviación ya establecen los principios para las mezclas. También en

el reglamento sobre el límite de CO₂ para el parque de camiones pesados (2019/1242) se exige a la Comisión de la UE valorar una metodología unitaria para el enfoque de análisis del ciclo de vida. En cambio, en la legislación para nuevos turismos y vehículos comerciales ligeros, los legisladores se desvían de este enfoque científico. Esto sugiere la conclusión de que debe darse deliberadamente preferencia al vehículo eléctrico de batería, ¡en detrimento del clima!

El enfoque de «tubo de escape» permite hacer desaparecer las emisiones de CO₂ únicamente en el pape.!

Las consecuencias de «manipular cosméticamente» los datos a favor del enfoque de «tubo de escape» en lo referente a los turismos: Las emisiones de CO₂ de origen fósil de la movilidad eléctrica, que se producen en la realidad, se trasladan del balance de CO₂ del sector del transporte al balance del sector energético. Las reduc-

ciones reales de emisiones de CO₂ de origen fósil que se logran con el empleo de combustibles sintéticos neutros en CO₂ no se reconocen en el balance debido a la aplicación de normas reguladoras equivocadas. Esto obstruye una importante vía de solución para una mayor protección del clima en el tráfico por carretera.

Automóvil	Año	Mezcla de electricidad verde / combustibles sintéticos	Valores de emisiones de CO ₂ según el enfoque de «tubo de escape»	Valores de emisiones de CO ₂ según el enfoque de «ciclo de vida»
VEB	2020	<i>aumento de la cuota de electricidad verde en el mix eléctrico</i>	0 g CO ₂ /km	191 g CO ₂ /km
	2040		0 g CO ₂ /km	
	2050		0 g CO ₂ /km	
VMCI	2020	0 %	198 g CO ₂ /km	196 g CO ₂ /km
	2040	70 %	146 g CO ₂ /km	63 g CO ₂ /km
	2050	100 %	146 g CO ₂ /km	8 g CO ₂ /km

VEB: Tipo de vehículo: Tamaño mediano, Año de adquisición: 2020, Vida útil: 10 años, Kilometraje anual: 15 000 km, País de utilización: Alemania (escenario de referencia), País de fabricación de la batería: UE (escenario de referencia), Dinámico (electricidad y combustible)

VMCI: Tipo de vehículo: Tamaño mediano, Año de adquisición: 2020, Vida útil: 10 años, Kilometraje anual: 15 000 km, Combustible: Diésel, País de utilización: Alemania (escenario de referencia), País de fabricación de la batería: UE (escenario de referencia), Dinámico (electricidad y combustible)

UNITI exige: ¡Enfoque de análisis del ciclo de vida también en turismos y vehículos comerciales ligeros!

Se debe acabar con la presentación incompleta de las emisiones de CO₂ provenientes de los vehículos eléctricos de batería. Una presentación fomentada mediante las normas reguladoras. Los trucos contables en el balance ocultan la comparabilidad directa de las emisiones reales y dificultan el despegue en el mercado de tecnologías innovadoras como la de los combustibles

sintéticos. Los combustibles sintéticos podrían favorecer clara y realmente la protección del clima. Por lo tanto, también en sus proyectos de regulación de los turismos y vehículos comerciales ligeros, los legisladores deberían considerar las emisiones de CO₂ a lo largo de todo el ciclo de vida, así como el enfoque de análisis del ciclo de vida.



El estudio se puede consultar en la siguiente página web:

www.uniti.de/kommunikation/publikationen/studien

Fuentes

Gráficos: diagramas esquemáticos de UNITI e. V. según Frontier Economics, 2019

Iconos utilizados: dikobrazik, salim138, eliver, Pointer Marker, bluebright, Giraphics, Rovshan – stock.adobe.com