

Automotive Sectoral Network

Bruselas 19 abril 2023



El Pasado 19 de Abril, tuvo lugar en Bruselas una reunión del sector de Automoción donde USO, estuvo representado por Miguel Ratia, responsable Estatal del Sector de Automoción.

Los temas tratados son focos actuales de discusión y de vital importancia dentro del sector de la automoción y de la movilidad de cara al fin de los motores de combustión en el 2035.

Entre todos estos puntos y a modo de resumen, se hablo del acuerdo "Trilogue", de la plataforma "Ruta 55", del reglamento "AFIR" y de la entrada de la normativa Euro 7, de los cuales a continuación detallamos.

El acuerdo provisional Trilogue CO2 de noviembre de 2022 ha confirmado la eliminación gradual de ICE para 2035, para ello, se realizarán informes de progreso cada dos años a partir de diciembre de 2025 para monitorear y evaluar la necesidad de posibles medidas adicionales para facilitar una transición justa, incluso a través de medios financieros. Cláusula de revisión para 2026.

Dicho acuerdo, Alemania (con el apoyo de IT, PL, BG, CZ, pero con la oposición de FR, ES) se ha negado a respaldar el acuerdo provisional a menos que se encuentre una solución para permitir que los automóviles que utilizan combustibles electrónicos se vendan más allá de 2035.

La Comisión Europea (CE) presentará una propuesta para matricular después de 2035 los vehículos que funcionen exclusivamente con combustibles neutros en CO2 y se compromete a crear una categoría legal para este tipo de vehículos neutros, lo que requeriría una tecnología de detección de combustible que no existe, en la actualidad. La CE pretende entonces excluir esa nueva clase de vehículo del requisito de cero emisiones de los objetivos de CO2, con un acto delegado.

Route 35 Platform

Plataforma Ruta 35

Iniciativa de la Comisión Europea dirigida por el comisario Thierry Breton

Composición: high level representatives from the industry + Civil society + Luc Triangle

El Comisario de Mercado Interior de la UE ha lanzado la plataforma Route 35, integrada por asociaciones sectoriales, fabricantes y otras autoridades.

El pasado mes de diciembre de 2022 se dio el pistoletazo de salida para las reuniones del grupo "Route 35". Con ellas, la Comisión Europea y los principales actores de la industria de la automoción debaten acerca de las transformaciones de ésta.

El reto de las cero emisiones

Naturalmente, estas reuniones se producen en el marco de la exigencia de que todos los vehículos nuevos que salgan al mercado en la Unión Europea a partir de 2035, sean de cero emisiones.

Miembros e indicadores clave:

La plataforma Route 35 está integrada por representantes de organizaciones de grupos de interés, fabricantes, suministradores y autoridades locales. También participan los operadores de transporte mediante autobuses y autocares, a través de la Unión Internacional de Transporte por Carretera –IRU, por sus siglas en inglés-.

Los indicadores clave de rendimiento marcados por la plataforma Route 35 comprenden objetivos basados en la infraestructura de carga. El comisario calcula que la Unión Europea necesita 3,5 millones de puntos de recarga de automóviles eléctricos, cuando hoy en día cuenta con menos de 400.000. En segundo lugar, la capacidad de generación de electricidad para alimentarlos debe incrementarse en un 10%.

La hoja de ruta incluye igualmente indicadores sobre las materias primas que serán necesarias para las baterías, y otros materiales que permitan esta transición. Un cuarto conjunto de indicadores se basa en el reciclaje que necesitarán los profesionales de la automoción.

Todos tendrán que adaptarse a los puestos de trabajo de la movilidad eléctrica. Finalmente, los vehículos tienen que estar al alcance económico de los ciudadanos europeos, cosa que, actualmente, en buena medida no sucede.

AFIR REGLAMENTO

INFRAESTRUCTURAS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

Esta iniciativa pretende garantizar la disponibilidad y facilidad de uso de una red densa y generalizada de infraestructuras para combustibles alternativos en toda la UE. Todos los usuarios de vehículos con combustibles alternativos (incluidos los buques y las aeronaves) deben poder desplazarse por la UE con facilidad, gracias a infraestructuras clave como autopistas, puertos y aeropuertos.



Esta propuesta forma parte del conjunto de iniciativas regulatorias interrelacionadas del paquete «Fit for 55». Estas iniciativas corresponden a las acciones necesarias en todos los sectores de la economía para complementar los esfuerzos nacionales para alcanzar la mayor ambición climática para 2030. Esta iniciativa también actúa en fuerte sinergia con la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el uso de combustibles renovables y con baja emisión de carbono en el transporte marítimo

(iniciativa FuelEU Maritime), que establecen obligaciones sobre la oferta y la demanda de combustibles renovables y con baja emisión de carbono para el transporte.

El aumento del despliegue y el uso de combustibles renovables y de bajas emisiones de carbono debe ir acompañado de la creación de una red completa de infraestructuras de recarga y repostaje basada en la equidad geográfica para permitir la adopción generalizada de vehículos de bajas y cero emisiones en todos los modos de transporte.

En el caso del transporte marítimo, esta iniciativa cumple el claro requisito del Pacto Verde Europeo de obligar a los buques atracados a utilizar electricidad en tierra (OPS). Es totalmente complementaria de la iniciativa marítima Fuel de la UE, ya que garantiza la instalación de un suministro de electricidad en tierra suficiente en los puertos para proporcionar electricidad mientras los buques de pasajeros y los buques portacontenedores estén atracados y para satisfacer la demanda de gases descarbonizados (es decir, bioGNL y combustibles gaseosos sintéticos (e-gas)).

Necesidades:

- Infraestructura de recarga para coches y furgonetas

La potencia de salida de 1,3 kW/BEV vendida debe ser proporcionada por una infraestructura de recarga de acceso público. Estaciones de recarga rápida (≥ 150 kW) cada 60 km en la Red Transeuropea de Transporte a partir de 2025.

- Estaciones de recarga dedicadas a vehículos pesados

Las estaciones con una potencia mínima de 350 kW deben desplegarse cada 60 km a lo largo de la red principal de la RTE-T y cada 100 km en la red global de la RTE-T a partir de 2025.

- Cobertura completa de la red a alcanzar en 2030.

Las estaciones de recarga deben instalarse en áreas de estacionamiento seguras y protegidas para recargar durante la noche, así como en nodos urbanos para vehículos de reparto.

Infraestructura de recarga de hidrógeno

Debe desplegarse a partir de 2030 en todos los nodos urbanos y cada 200 km a lo largo de la red básica de la RTE-T.

- Operadores de estaciones de recarga eléctrica y de repostaje de hidrógeno

Transparencia total de precios, método de pago ad hoc común, datos relevantes, como los que se encuentran en el lugar, disponibles a través de medios electrónicos (otros requisitos para puertos y aeropuertos).

EURO 7



El 1 de julio de 2025 entrará en vigor esta nueva norma Euro 7 en turismos y en el 2027, para vehículos pesados, que viene a sustituir la antigua normativa Euro 6, vigente desde 2015 y que fue creada para limitar y regular las cantidades de emisiones contaminantes que puede generar un coche nuevo.

OBJETO: requisitos técnicos comunes y disposiciones administrativas para la homologación de emisiones y la vigilancia del mercado de vehículos de motor, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes, en lo que respecta a sus emisiones de CO₂ y contaminantes, consumo de combustible y energía y durabilidad de la batería.

Establece normas para la homologación de tipo de emisión inicial, la conformidad de la producción, la conformidad en servicio, la vigilancia del mercado, la durabilidad de los sistemas de control de la contaminación y las baterías de tracción, los sistemas de control a bordo, las disposiciones de seguridad para limitar las manipulaciones y las medidas de ciberseguridad y la determinación precisa de las emisiones de CO₂, la autonomía eléctrica, el consumo de combustible y energía y la eficiencia energética.

Las normas Euro 7 se aplicarán tanto a los vehículos ligeros (coches y furgonetas) como a los vehículos pesados (camiones y autobuses) vendidos en la UE. La propuesta fusiona las normas sucesoras de Euro 6 (Reglamento (CE) n.º 715/2007) y Euro VI (Reglamento (CE) n.º 595/2009) en un solo acto.

EURO 7 – Límites de emisiones más estrictos

Ver listado completo de límites de emisión en “CLIC QR” a la propuesta.



Ejemplos:

Límite de emisiones de NO_x para coches diésel: 80 - 60 mg/km

Límite de emisión de CO para coches de gasolina: 1000 mg/km - 500 mg/km

NUEVA NORMA EURO 7



La nueva Euro 7 sustituye la antigua Euro 6 y **entrará en vigor a finales de 2025**. Plantea una **reducción más drástica** de las emisiones contaminantes para los **motores de combustión**, especialmente en vehículos diésel.

Se ha forzado por tanto la llegada de **catalizadores, catalizadores SCR y filtros de partículas** que reducen este número de gases contaminantes.



NORMAS GENERALES

La normativa **no afectará por igual a los coches diésel y los coches gasolina**.

Se está estudiando la posibilidad de **empezar a limitar** la cantidad de gases de **metano CH₄, óxido de nitrógeno N₂o y amoníaco NH₃** en todos los vehículos de combustión, gases que anteriormente no se tenían en cuenta.



COCHES DIÉSEL Y GASOLINA

Se pretende reducir las emisiones de gases NO_x un **50% en coches diésel y un 40% en coches gasolina**.



CAMIONES Y AUTOBUSES

La aplicación de la normativa tiene prevista la fecha para mediados 2025

EURO 7: Problemas críticos

La aprobación en febrero del Parlamento Europeo de marcar el año 2035 como fecha tope para la venta de vehículos de combustión (gasolina y diésel) o híbridos en la Unión Europea, podría complicarse en su llegada al Consejo Europeo, donde la norma deberá contar con una mayoría cualificada entre los presidentes de los 27 países comunitarios para ver definitivamente la luz, cuando no han tardado en saltar las reacciones contrarias a la normativa conocida como Euro 7. Tal como resume La Información, esta propuesta concreta forma parte del paquete climático de la Unión Europea, cuyo objetivo general es reducir en un 55%, con respecto a 1990, de las emisiones contaminantes provocada por vehículos de cara a 2030.

Con todo, si bien la votación del 14 de febrero no destacó por un consenso unánime, al contar con 279 votos en contra y 21 abstenciones frente a los 340 votos a favor, las discrepancias más trascendentales han surgido a posteriori.

Alemania e Italia, en contra

Al recelo de estados comunitarios como Polonia, Hungría o Bulgaria, se han sumado dos potencias europeas del G7: Alemania e Italia, quienes ya mantienen reuniones para intercambiar posturas respecto a la Euro 7 como la celebrada el pasado 13 de marzo junto a los ministros de transporte de otros estados como República Checa, Polonia, Rumania, Hungría o Eslovaquia.

Los primeros interrogantes de Alemania llegaron con las declaraciones de su secretario de Estado de Transporte, Michael Theurer, seguidas del mismo ministro de Transporte, Volker Wissing. Según recoge Reuters, Alemania plantearía a Europa tener en consideración los combustibles neutros en CO2 a partir de 2035.

Sin embargo, el kit de la cuestión es el por qué de este posicionamiento. Alemania cuenta con una industria automotriz que supone el 11% de su PIB (datos de 2021) y que genera 1,6 millones de empleos, entre los cuales 280.000 dependen de los motores de combustión, según datos del sindicato del sector industrial alemán, IG-Metall, recopilados por NIUS. En síntesis, la aplicación de la normativa Euro 7 en Alemania supondría una transformación, abrupta según el IG-Metall, de su tradicional industria del motor, grande de asumir en el plazo propuesto por la Unión Europea.

Por su parte, Italia es partidaria de un “modelo de convivencia” entre el vehículo eléctrico y de combustión por lo que se posiciona en contra de la ruptura definitiva propuesta por el Parlamento Europeo, tal como recoge El Economista.

¿Cómo se posiciona España?

La posición de España todavía está en juego. Si bien la ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, asegura la “compatibilidad” entre la Euro 7 y la supervivencia de la industria, como recoge Europa Press, ante las peticiones del sector, el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, se citó el pasado 16 de marzo con los representantes de ANFAC y Sernauto para intercambiar posiciones. En esta misma línea, Sánchez se reunió con el consejero delegado de Renault y presidente de Acea (Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles), Luca de Meo, el 7 de marzo, quien también ha advertido de las posibles consecuencias de la Euro 7 para el sector, como el encarecimiento de los vehículos o el cierre de fábricas.

Proveedores a favor de una EURO 7 si es factible y económicamente viable (posición CLEPA)

Empresas que fabrican catalizadores como Johnson Matthey, NGK y Vitesco.

Fabricantes de neumáticos y frenos como Michelin o Brembi.

Los OEM (Fabricantes de equipos originales), están fuertemente en contra de la EURO 7 (posición de la ACEA) y se basan en que el tiempo facilitado es muy poco realista y que conlleva un importante encarecimiento en el coste de producción para poder estar acorde con la normativa y que desembocaría en:

- Impacto en la competitividad
- Impacto en el empleo
- Impacto en la asequibilidad



Posicionamiento de industriAll European Trade Union

Basado en documentos de política existentes y principios bien establecidos

- Europa debe hacer más por los trabajadores de la industria del automóvil (Ver link) [638054030400163177 Automotive Conference concluding statement - Europe must do more for the workers of the automotive industry - EN.pdf \(industriall-europe.eu\)](https://www.industriall-europe.eu/638054030400163177_Automotive_Conference_concluding_statement_-_Europe_must_do_more_for_the_workers_of_the_automotive_industry_-_EN.pdf)
- Posición de la IAE sobre el paquete Fit for 55 de la UE (Ver link) [637781861870019034 Adopted-TheFit-for-55Package-Position-IAE-EN.pdf \(industriall-europe.eu\)](https://www.industriall-europe.eu/637781861870019034_Adopted-TheFit-for-55Package-Position-IAE-EN.pdf)
- Una estrategia de movilidad inteligente y sostenible para Europa (Ver link) [Position Papers \(industriall-europe.eu\)](https://www.industriall-europe.eu/Position_Papers)

Complementario a otros proyectos de posiciones que se adoptarán en el próximo Comité Ejecutivo

- Plan industrial Green Deal de la UE (incluida la Ley de industria neta cero y la Ley de materias primas críticas)
- Diseño del Mercado Eléctrico
- Escasez de habilidades

Título: « Normas EURO 7 y CO2 »

1. Política industrial coherente para toda la cadena de suministro
 - Suministro de materias primas, componentes y energía limpia asequible
 - Coherencia, proporcionalidad, neutralidad tecnológica
 2. Marco de transición justa demasiado fragmentado
 - El informe de progreso, incluido el seguimiento de los aspectos sociales, también debe tener en cuenta EURO 7 y HDV
 - Necesidad de planes negociados para anticipar el cambio (ver Manifiesto de Transición Justa) [Just Transition Manifiesto \(industriall-europe.eu\)](https://www.industriall-europe.eu/Just_Transition_Manifesto)
 3. La movilidad debe ser sostenible y asequible
 - Hacer que la alianza de habilidades automotrices sea adecuada para su propósito
- Acceso a la movilidad individual imposible para una gran parte de la sociedad.