

# DIÉSEL

*La verdadera (y sucia) historia*



## Más información

Julia Poliscanova Clean  
Vehicles Manager  
Transporte y Medio Ambiente  
jp@transportenvironment.org  
Tel: +32(0)2 851 02 18

El informe "Diesel: *The true (dirty) story*" (en inglés) y el resumen en castellano, se pueden consultar y descargar en <http://www.ecologistasenaccion.org/article34961.html>

Versión en castellano:



# Diésel: la verdadera (y sucia) historia

Resumen del informe de T&E sobre las razones por las que no necesitamos los automóviles diésel para la economía, el clima o el medio ambiente de la UE

Setiembre de 2017

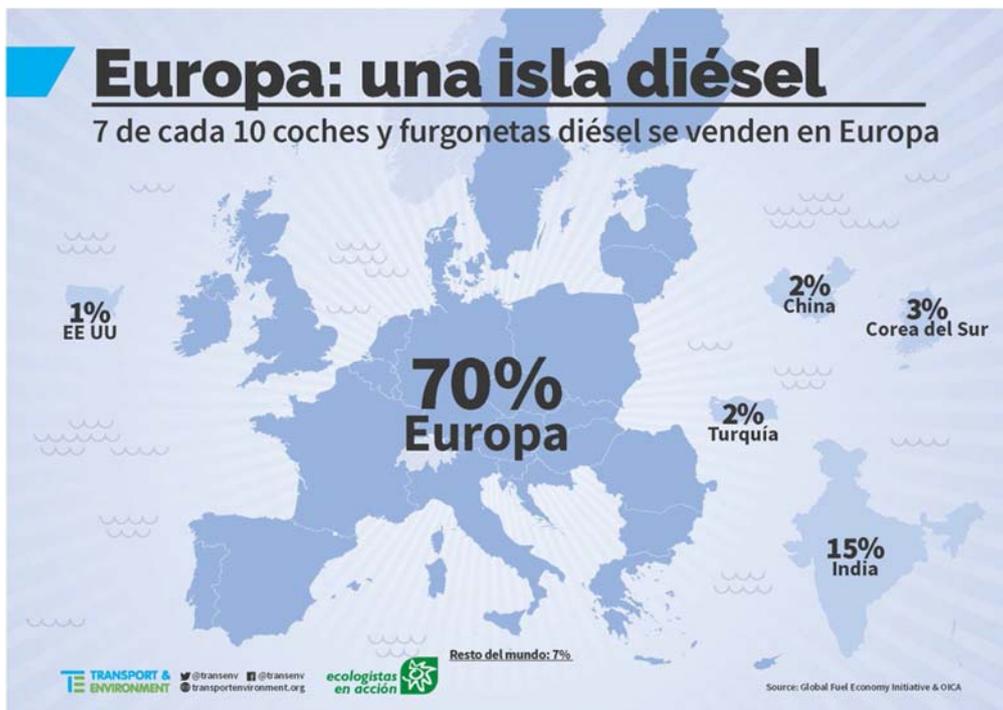
## 1. Resumen

Dos años después del escándalo de las emisiones contaminantes de los vehículos Volkswagen (el conocido como “dieselgate”), todavía está por ver la escala completa del engaño de los fabricantes de la industria automotriz. En la actualidad, 37 millones de automóviles y furgonetas que usan diésel transitan por las calzadas de la UE. Pero, a medida que se vuelve más evidente la manera en que los fabricantes de coches han engañado en relación a la normativa sobre emisiones, la respuesta de los propios fabricantes y de los gobiernos es irrisoria, pues solo hay una fracción de estos vehículos limpios. Este informe se basa en una amplia variedad de datos y análisis para examinar las razones ocultas de la adicción de Europa al diésel, es decir, a las normativas y a los impuestos que han promovido artificialmente una venta exagerada de automóviles diésel en Europa que, hasta hace poco, representaban más de la mitad del mercado de automóviles nuevos. También analiza las consecuencias para la salud y el medio ambiente y los efectos económicos más amplios de la dieselización. En oposición a la creencia generalizada, muestra que los automóviles diésel, de hecho, no emiten menos cantidad de CO<sub>2</sub> que las versiones a gasolina, si se tienen en cuenta las emisiones durante todo el ciclo de vida del vehículo.

Uno de los motivos principales de la alta participación de los automóviles diésel de Europa han sido los límites poco definidos de emisiones de contaminantes del aire, que han permitido que los diésel emitan mucho más NOx que los vehículos a gasolina. Los deficientes test de control dieron lugar a la instalación de sistemas postratamiento –como los del escándalo *dieselgate*– y que ahorran a la industria más de 500 euros por vehículo; es decir, que cumplir las normas de emisiones haría que los precios de los automóviles diésel fueran prohibitivamente caros. La introducción de nuevas pruebas de emisiones en condiciones reales de conducción (RDE, por sus siglas en inglés) representa un paso hacia adelante, pero perpetúan la parcialidad, dado que permite que los motores diésel futuros emitan de 2 a 3 veces más NOx que los de gasolina. De manera similar, las reglamentaciones de la UE sobre la emisión de CO<sub>2</sub> de los automóviles fueron diseñadas para favorecer a los vehículos de mayor tamaño, dado que aumentan los objetivos de emisiones en 3,3 g CO<sub>2</sub>/km cada 100 kg adicionales, beneficiando a los vehículos diésel.

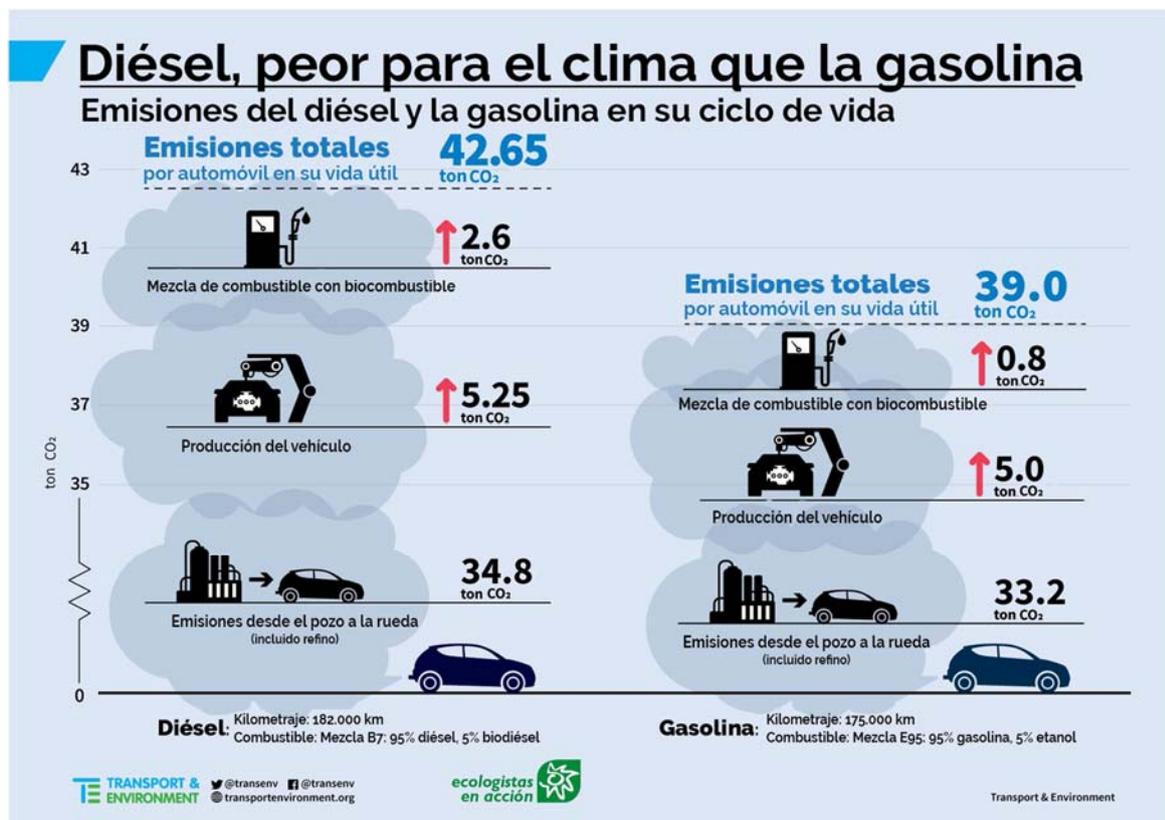
Mientras que las reglamentaciones de la UE generan condiciones dispares para el diésel, los impuestos al combustible y a los vehículos establecidos a nivel de cada uno de los Estados miembro incentivan su compra. Los impuestos al combustible diésel son significativamente menores que los de la gasolina en muchos países, lo que lo abarata desde 10 % al 40 % en el surtidor. Además, este “bonus” para el diésel ha originado una caída en el ingreso real de los impuestos al combustible y cuesta a los presupuestos nacionales casi 32.000 millones de euros en ingresos fiscales solamente el año pasado.

Juntas, estas distorsiones reglamentarias y financieras han sesgado al mercado automotriz en favor de los vehículos diésel y han aumentado su participación en ventas por encima del 50 %. Esto marca un severo contraste con otros mercados globales donde, ante la falta de reglamentaciones, la participación del diésel se mantiene por debajo del 5 %, en EE UU y en China es del 1 % y del 2 %, respectivamente. Europa ahora es la isla de los automóviles diésel y representa un 70 % de las ventas de autos y furgonetas diésel en todo el mundo. Se espera que la participación de la gasolina avance en el futuro, a medida que el diésel para vehículos ligeros se convierte en una tecnología obsoleta que ya nadie desee aplicar o desarrollar.



El principal argumento de la industria automotriz para continuar con el diésel es que este emite menos cantidad de CO<sub>2</sub>. No obstante, el análisis llevado a cabo en este informe revela y concluye que **un auto diésel promedio produce 3 toneladas más de CO<sub>2</sub> que el de gasolina durante su vida útil**. Esto se debe a lo siguiente:

- Kilometraje superior (4 % más por el combustible diésel más barato y efecto rebote)
- Procesos de refinerías más intensivos
- Fabricar un diésel necesita más material debido al peso y a la complejidad de la tecnología
- Las emisiones de GEI del biodiésel que lo sustituye, cuando se tienen en cuenta las emisiones conocidas como ILUC (producidas por los cambios en el uso del suelo para el cultivo de biodiésel).



Versión en castellano:

Este análisis NO considera todos los km adicionales que se conducen con diésel.

Los nuevos motores de inyección directa de gasolina son significativamente más eficientes y se acercan a los de la tecnología diésel. Las emisiones promedio de CO<sub>2</sub> de los nuevos automóviles diésel (119 g/km) son solo unos gramos/km inferiores que los de gasolina (123 g/km), a menudo menos potentes. Teniendo en cuenta el mayor coste de 2.000 euros de un vehículo diésel sobre el equivalente de gasolina, los automóviles a gasolina superarían a sus equivalentes a gasoil. Por ejemplo, los sistemas híbridos ya no son más costosos que los diésel (y más baratos en algunos mercados), pero emiten unos 89 g/km de promedio. A medio plazo, las oportunidades de disminuir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los automóviles provienen principalmente de soluciones eléctricas y a gasolina. Para 2050, la electricidad será la tecnología más rentable. Dado que el diésel no es mejor para el clima que el petróleo, no existe ninguna justificación para su tratamiento preferencial.

## ¿Vale la pena el diésel?

La misma potencia, las mismas emisiones de CO<sub>2</sub>, 2.750 € más caro



	<b>Volkswagen Golf VII</b>	<b>Volkswagen Golf VII</b>
Acabado	Highline	Highline
Caja de cambios	Automatic 7	Automatic 7
Combustible	Petrol	Diesel
Potencia del motor	110 kW - 150 hp	110 kW - 150 hp
Emisiones CO <sub>2</sub> (NEDC)	114 gCO <sub>2</sub> /km	114 gCO <sub>2</sub> /km
Peso	1.317 kg	1.391 kg
<b>Precio</b>	<b>€28.075</b>	<b>€30.825</b>

TRANSPORT & ENVIRONMENT | @transenv | @transenv | transportenvironment.org | ecologistas en acción | Source: www.volkswagen.de - checked on 12/09/2017

Desde que el *dieseltgate* estalló en septiembre de 2015, los vehículos diésel han demostrado ser el principal motivo de los altos niveles de contaminación por dióxido de nitrógeno en las ciudades europeas y la causa de 68.000 muertes prematuras de europeos por respirar aire con altos niveles de este gas. Los cientos de pruebas de emisiones realizadas en condiciones reales demuestran que alrededor del 80 % de los automóviles y furgonetas vendidos en Europa desde 2010 (37 millones) son muy contaminantes y superan los límites de emisión de NOx en más del 300 %. Casi todos los fabricantes europeos de automóviles, incluidos Daimler, Renault y Fiat, han estado implicados en este escándalo de los trucajes de las emisiones en los ensayos. Las nuevas regulaciones de emisiones en condiciones reales de conducción (RDE), basadas en pruebas PEMS en carretera, han entrado en vigor en septiembre de 2017 y se espera que reduzcan las emisiones de NOx de los vehículos nuevos después de 2019. Sin embargo, las recientes pruebas llevadas a cabo por el laboratorio ICCT muestran que algunos coches diésel nuevos, diseñados y calibrados específicamente para pasar estos ensayos más estrictos, luego tienen emisiones reales de NOx fuera de las condiciones de prueba RDE del orden de 26-40 veces superiores a los límites permitidos, lo que socava cualquier beneficio en lo relativo a la calidad del aire, en particular en las zonas urbanas.

Hay un círculo vicioso alrededor de los automóviles diésel. Las pruebas y los nuevos reglamentos sobre emisiones requieren mejores sistemas de postratamiento que aumentan sus costes de fabricación. Los automóviles diésel

Versión en castellano:

están en la encrucijada de las preocupaciones sobre nuestro aire contaminado, con una fuerte presión legal para hacer cumplir los límites de contaminación del aire en muchas ciudades que están reglamentando la prohibición del diésel. Las tecnologías competidoras son cada vez más atractivas y erosionan su cuota de mercado en Europa, en particular los automóviles de gasolina más eficientes y los futuros eléctricos. Más allá de Europa, se ha estancado el esperado crecimiento del diésel en los mercados emergentes. Con tantas demandas de fondos de investigación y desarrollo, el desarrollo del diésel se está convirtiendo en una prioridad menor. Todos estos factores iban inevitablemente a dismantelar el predominio del diésel en Europa. Sin embargo, el escándalo *dieselgate* ha destrozado su reputación como solución limpia, aunque probablemente aceleró su declive en lugar de iniciarlo.

La mayoría de los fabricantes europeos de automóviles parecen situarse en la negación de una tendencia inevitable: el declive de la participación del diésel. Como el rey Canuto, exigen que el mar se retire y presionan a los gobiernos para aliviar la presión sobre los automóviles diésel, tratando de evitar las prohibiciones y de mantener las ventajas fiscales y reglamentarias que ha creado el mercado europeo del diésel; olvidando de repente, así, su mantra de la neutralidad tecnológica. En lugar de intentar preservar el diésel en Europa, los fabricantes de automóviles y los gobiernos deben centrarse en producir vehículos eléctricos limpios que ya están siendo reconocidos como el futuro, especialmente en China, que se prepara para suministrar tanto su enorme mercado como su exportación al resto del mundo. Si Europa crea un mercado interior significativo para los automóviles eléctricos, estos se fabricarán aquí, junto con los paquetes de baterías y las células. Pero si el mercado europeo sigue cerrado a estas tendencias, lo más probable es que los automóviles sean en gran parte importados de China. Independientemente de si la industria automovilística europea evita un momento Nokia, su futuro dependerá en gran medida de una fuerte inversión en soluciones nuevas o bien de si intenta perpetuar el mercado del diésel durante el mayor tiempo posible, manteniendo las discriminaciones impositivas y reglamentarias. Ahora necesitamos que el guion para el diésel sea reemplazado por uno para motores eléctricos y baterías. Desde el punto de vista ambiental, no existe justificación para continuar con el tratamiento preferencial que actualmente disfruta el diésel que ha creado este sobredimensionado mercado europeo; ahora es el momento de apoyar e incentivar el cambio a soluciones eléctricas limpias.

Concretamente, para crear una competencia leal entre las tecnologías, la política de la UE debe:

1. Poner fin a los estándares actuales de emisiones de los vehículos y proponer una **norma de emisiones Euro 7 neutra desde el punto de vista tecnológico**, que determine que los nuevos automóviles diésel no pueden emitir más NOx que los nuevos vehículos de gasolina.
2. **Reformar las regulaciones de CO<sub>2</sub> de los automóviles de la UE** a partir de la eliminación de las distorsiones a favor de los vehículos más pesados de tecnología diésel, incluida la contabilidad de los kilómetros de vehículo, y con la introducción de un **objetivo de vehículos de emisión cero** para incentivar a la industria a aumentar la oferta de vehículos eléctricos y comercializarlos de forma eficaz.
3. **Eliminar el *bonus diésel*** y otros prejuicios en los regímenes fiscales nacionales, e introducir impuestos justos sobre los combustibles y los vehículos basados en las emisiones reales de CO<sub>2</sub> y con incrementos en relación a su contribución a la contaminación del aire.

En particular, en respuesta a la crisis del *dieselgate*:

4. Los reguladores deben asegurarse de que existe un **enfoque armonizado y eficaz para volver limpios los 37 millones de automóviles y furgonetas sucias de diésel** que transitan por las carreteras europeas, y que se ofrece a todos los consumidores.
5. Las ciudades deben establecer restricciones efectivas de circulación de vehículos cuando la contaminación atmosférica está por encima de los límites recomendados y asegurar que las **futuras zonas de baja emisión estén diseñadas sobre la base del rendimiento real de los vehículos**.

La verdadera historia detrás del diésel es que ha permitido a la industria vender vehículos más grandes, más potentes y rentables, pero con un alto costo para la economía europea, la seguridad energética, el clima y el medio ambiente. Es hora de que Europa deje de invertir dinero y energía en este nicho de tecnología del siglo XX. El futuro es la electricidad, y Europa puede participar de dicho flujo o hundirse en la suciedad del diésel.