

## Resumen ejecutivo

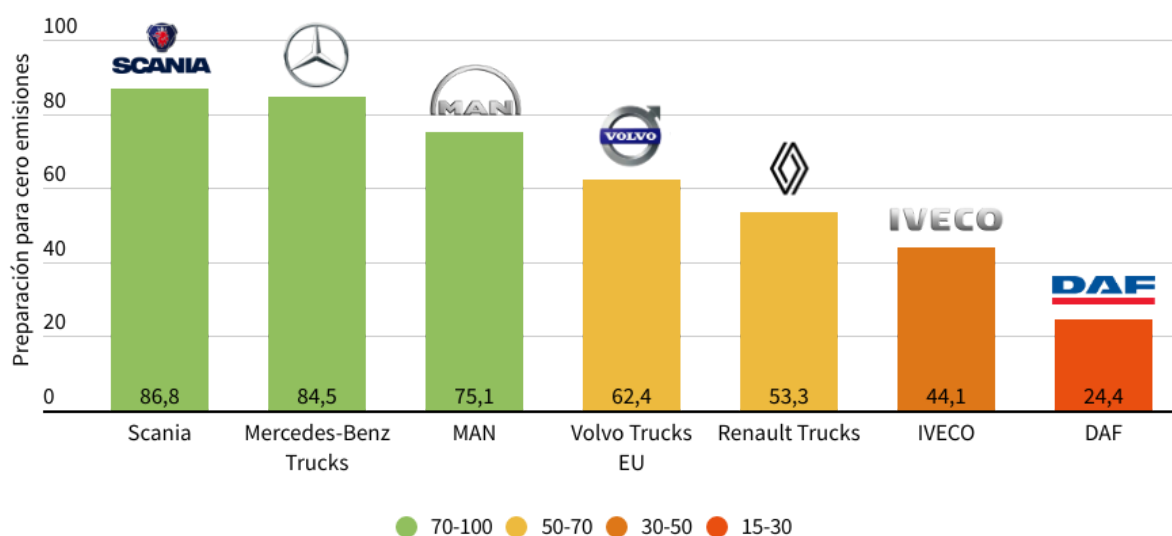
# Preparados o no: ¿quiénes encabezan la carrera mundial en camiones cero emisiones?

---

T&E ha clasificado los fabricantes europeos de camiones según su grado de preparación para llevar a cabo una transición completa hacia la venta de camiones de cero emisiones. En este informe se evalúa la compatibilidad de sus anuncios voluntarios de ventas de vehículos de cero emisiones con las necesidades climáticas, y en qué medida están ajustando sus planes industriales y su actividad empresarial a esos objetivos. Esto ayuda a identificar las diferencias entre sus anuncios y sus planes, y el papel de las normativas para garantizar que esa transición sea más rápida. El informe también analiza los resultados de los fabricantes europeos en comparación con sus homólogos de EE.UU. y China, y evalúa quién se encuentra en una mejor posición en la actual carrera mundial para obtener el liderazgo en tecnología de vehículos comerciales cero emisiones.

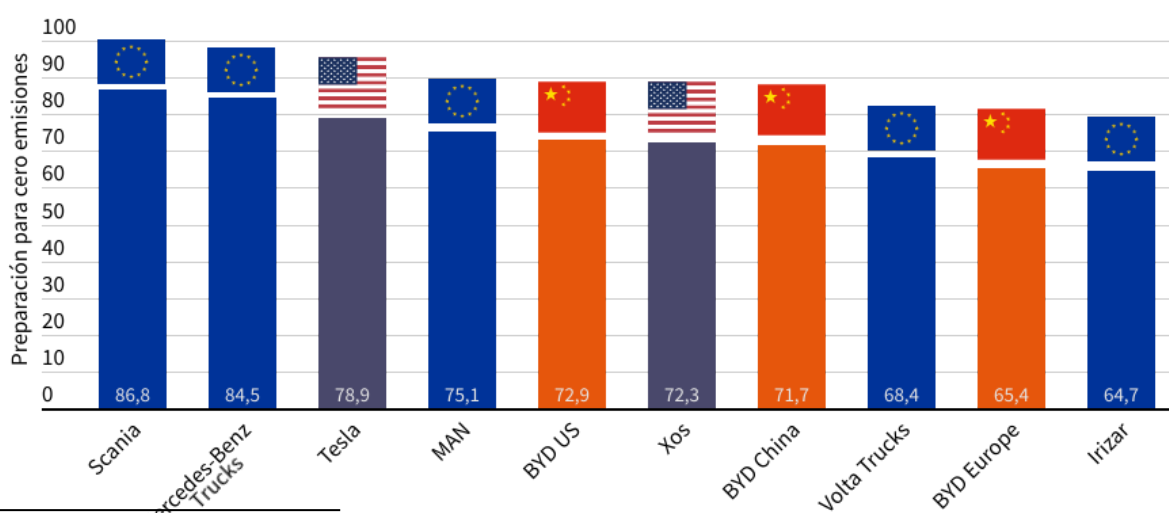
### Scania, Mercedes-Benz Trucks y MAN a la cabeza

Scania, Mercedes-Benz Trucks y MAN son los tres fabricantes europeos mejor posicionados en el ranking de acuerdo con las ambiciones que han anunciado y sus respectivas estrategias. Los tres tienen el objetivo de que la totalidad de sus ventas de camiones nuevos sean de cero emisiones (ZET, por sus siglas en inglés) en 2040 o antes. Volvo Trucks ostenta actualmente el liderazgo en el mercado europeo en ventas de camiones eléctricos de batería y se ha fijado el objetivo más ambicioso para 2030: lograr una cuota de ventas de ZET del 70%. No obstante, esta empresa no se compromete a emplear exclusivamente tecnologías de cero emisiones a largo plazo. Renault Trucks e IVECO Group se están quedando atrás en la transición. DAF se encuentra en última posición con una puntuación muy deficiente, ya que no ha establecido ningún objetivo público de ZET para 2030, y obtiene la puntuación más baja entre todos los fabricantes tradicionales en la cadena de suministro de baterías. Se necesitan normativas exigentes sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> de los camiones para garantizar que los líderes cumplan sus promesas y los rezagados se pongan al día.



## Tesla y BYD superan a la mayoría de los fabricantes europeos de camiones

Si comparamos el grado de preparación a escala mundial, los fabricantes europeos ocupan solo cinco de los diez primeros puestos<sup>1</sup>. Tanto EE.UU. como China tienen fabricantes de camiones muy bien posicionados en el ranking, representados por Tesla y BYD, respectivamente, y esta última ya vende camiones en las tres regiones. Estos nuevos participantes en el mercado de camiones podrían suponer en los próximos años una importante amenaza para los fabricantes actualmente consolidados. Tanto Tesla como BYD tienen experiencia en aumentar rápidamente la producción de vehículos de cero emisiones en el sector del coche. Ambos han construido sólidas cadenas de suministro de baterías que abarcan la obtención de materias primas para las mismas.



<sup>1</sup> MODIFICADO el 27 de junio de 2023: se ha corregido la puntuación de Volta Trucks para tener en cuenta la información que faltaba en el momento de la primera publicación.

---

En comparación con los fabricantes tradicionales de camiones de EE.UU. y China, los fabricantes europeos parecen estar mejor preparados para pasar a las cero emisiones, en parte porque las mayores exigencias de las inminentes normativas de CO<sub>2</sub> para vehículos pesados (HDV, en sus siglas en inglés) han alentado a los fabricantes de la UE a anunciar objetivos voluntarios de ventas de vehículos de cero emisiones para 2030 y 2040. Sin embargo, los compromisos voluntarios pueden incumplirse o modificarse, y hemos identificado una brecha entre dichos compromisos y la estrategia industrial de algunos de estos fabricantes. Lo que importa es la rapidez con la que tendrá que descarbonizarse el mercado de la UE en comparación con otros, y eso dependerá de la exigencia de la normativa europea que se está tramitando en el sentido de cómo impulsará a los fabricantes de camiones a desarrollar planes de inversión sólidos en la movilidad de cero emisiones.

De cara al futuro, se espera que la nueva normativa adoptada en California para vender únicamente vehículos de cero emisiones a partir de 2036 aliente a los principales fabricantes de camiones estadounidenses a descarbonizarse con mayor rapidez. Como la mayoría de los grupos empresariales de fabricantes de la UE también desarrollan sus actividades en otros mercados, esto podría redirigir sus inversiones desde la UE a EE.UU. Combinado con el apoyo a las cadenas de suministro de baterías de la Ley de Reducción de la Inflación de EE.UU. (IRA, en sus siglas en inglés), las marcas tradicionales de camiones estadounidenses podrían ponerse rápidamente al día y superar a las marcas europeas.

## Se necesitan medidas más estrictas para garantizar el suministro de baterías

Tesla, BYD y Scania y MAN (estas dos últimas en el grupo TRATON) son los únicos fabricantes de camiones que se han asegurado el suministro a largo plazo de materias primas para baterías. Las marcas que adoptaron esa estrategia lo hicieron principalmente con el objetivo de asegurar sus ventas en el mercado de coches. Los fabricantes de camiones menos vinculados a los fabricantes de automóviles tienen que construir sus propias cadenas de valor de baterías (ya sea a nivel de empresa o mediante asociaciones), y corren el riesgo de llegar tarde en la obtención de las materias primas necesarias. Salvo que los fabricantes europeos de camiones formen parte de ecosistemas integrales de baterías, su liderazgo podría verse en peligro en los próximos años. Se necesitan normativas de CO<sub>2</sub> de vehículos pesados más ambiciosas que estimulen la inversión en la industria de baterías en Europa.

Como China lidera actualmente el mercado de baterías, es poco probable que los fabricantes chinos tengan problemas para abastecerse de baterías. Mientras tanto, la Ley de Reducción de la Inflación impulsará las inversiones en la fabricación de baterías en EE.UU. Ya hay dos tercios de la capacidad de baterías prevista en Europa en riesgo potencial de no materializarse si no se pone en marcha una política industrial y una financiación sólidas que respalden los planes. Sin una clara señal y garantías de adquisición por parte de los fabricantes de camiones europeos, las empresas matrices con filiales tanto en Europa como en EE.UU. podrían dar prioridad al desarrollo de cadenas de suministro de baterías en EE.UU., donde la normativa relativa a los camiones eléctricos es más estricta en la actualidad.



## Cómo puede Europa ganar la carrera

Europa puede utilizar la normativa sobre emisiones de CO<sub>2</sub> de vehículos pesados para garantizar que los fabricantes europeos de camiones sigan a la cabeza de la clasificación mundial. Esta legislación de la UE se encuentra actualmente en proceso de revisión, el cual se inició con la presentación de una propuesta al respecto por parte de la Comisión Europea (CE) el 14 de febrero de 2023. Sin embargo, dada la escasa ambición de la propuesta, es poco probable que los nuevos objetivos planteados por la CE den el impulso necesario para que los líderes Scania, Mercedes-Benz Trucks y MAN sigan encabezando la carrera, para que los rezagados IVECO y DAF alcancen el mismo nivel, y para que los recién llegados Tesla y BYD no superen a esos rezagados. En su lugar, los legisladores deberían:

- **Establecer un objetivo de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> del -65% para 2030**, en línea con lo que ya han anunciado los principales fabricantes.
- **Establecer un objetivo de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> del -100% para 2035**. California ya ha adoptado un objetivo de ventas del 100% para los vehículos pesados a partir de 2036. Estados Unidos como país ha firmado el Memorandum de Entendimiento Global, comprometiéndose a vender el 100% de camiones ZET para 2040. Sin un objetivo equivalente del 100%, la UE corre el riesgo de quedarse

rezagada, ya que los principales fabricantes de camiones podrían buscar oportunidades de inversión fuera del territorio europeo.

- **Ampliar el ámbito de aplicación de la normativa** para que abarque también los camiones pequeños (de entre 3,5 y 5,0 tn) y los camiones profesionales (por ej. camiones grúa, camiones de bomberos...) y no certificados, de modo que todos los camiones nuevos estén regulados. El mandato de cero emisiones de California abarca todos los camiones sin excepciones, lo que demuestra que todas las categorías de camiones pueden descarbonizarse.
- **No incluir los combustibles en las normativas de CO<sub>2</sub>**: los biocombustibles y los electrocombustibles son falsas soluciones para descarbonizar los camiones nuevos, pues no representan una opción climática efectiva ni económicamente viable para el transporte por carretera. La gran mayoría de los fabricantes de camiones, que constituyen más del 90% del mercado, se oponen a la inclusión de los combustibles en la normativa; solo los rezagados, como IVECO, están a favor de apostar por esos combustibles.

