

# Euro 7: Una oportunidad para reducir significativamente las emisiones evaporativas de los vehículos con motor de combustión interna



## El Pacto Verde Europeo proporcionará una mejor calidad del aire con el enfoque adecuado

Junto con los esfuerzos que se están llevando a cabo en Europa actualmente para mejorar la calidad del aire, todos los vehículos deben contribuir con la reducción de las emisiones.

Teniendo en cuenta que los vehículos con motor de combustión que utilizan combustibles renovables y fósiles continuarán siendo una parte esencial del transporte en los próximos 20 años, las emisiones deben reducirse a niveles de casi cero, por lo que dicho combustible debe utilizarse del modo más eficaz posible.

Las políticas europeas aún no han implementado tecnologías de control de las emisiones evaporativas que estén disponibles comercialmente y que sean rentables. El Euro 7 debería cambiar esto.

**La incorporación de las tecnologías probadas de control de la evaporación está en consonancia con la ambición de contaminación cero del Pacto Verde para reducir las emisiones y mejorar la calidad del aire en las ciudades europeas.**





## Mejorar el control de las emisiones evaporativas para mejorar la calidad del aire en la UE y en el mundo

Todos los vehículos con motor de combustión interna pueden acercarse a las emisiones cero de forma rentable, y deben hacerlo, para contribuir con la reducción de emisiones necesaria para mejorar la calidad del aire. Las tecnologías existentes, como la recuperación de vapores en el repostaje a bordo (ORVR) y el diagnóstico a bordo (OBD) son soluciones comercialmente disponibles y económicamente viables que deberían exigirse a todos los vehículos con motor de combustión interna.

### ORVR para lograr emisiones evaporativas durante el repostaje de combustible casi cero

- La ORVR es una tecnología totalmente desarrollada y disponible comercialmente que permite reducir significativamente las emisiones evaporativas, también conocidas como compuestos orgánicos volátiles distintos del metano (COVDM), un 98 %.
- Si se implementa la ORVR en el Euro 7, equivaldría a una reducción de 110 000 toneladas de COVDM en comparación con las emisiones no controladas y una reducción de hasta 50 000 toneladas adicionales de COVDM en comparación con los sistemas actuales de la Fase II.
- Por lo tanto, la ORVR ayudará a los 18 Estados Miembros, además de al Reino Unido, que no se espera que cumplan con su compromiso con los COVDM de la Directiva relativa a los techos nacionales de emisión del 2030.

	FASE II	ORVR
<b>Eficiencia de la certificación</b>	85 %	98 %
<b>Eficiencia típica media en el mundo real</b>	50 %-60 %	97 %-98 %
<b>Mantenimiento necesario</b>	Sustituir cada 8-10 años	Ninguno
<b>Ubicación del dispositivo de control</b>	Distribuidor de combustible	Vehículo
<b>Emisiones capturadas</b>	Enviado al tanque de almacenamiento subterráneo que debe ser controlado	Recirculado al motor para quemar como combustible
<b>Costes</b>	De 1200 € a 1600 € por distribuidor al año*	De 10 a 20 €/vehículo para toda la vida**
<b>Recursos adicionales del MECA</b>	 <a href="#">Enlace aquí</a>	 <a href="#">Enlace aquí</a>

\*Según el Análisis de Impacto de la Comisión Europea y la evaluación de la vida útil durante la Fase II de 8-10 años

\*\*Cálculo del MECA según los costes incrementales de los componentes en relación con el bidón Euro6d

### Los límites inferiores y el OBD permiten un mayor control de las emisiones evaporativas

- Al establecer límites de emisión evaporativa más estrictos de 0,30 g/día, se fomentará el uso de las tecnologías del control de emisiones evaporativas casi cero, incluso de controles de permeabilidad al vapor del combustible.
- El OBD para la detección de fugas por evaporación es una tecnología demostrada existente, que permitirá la identificación de vehículos de altas emisiones durante toda la vida útil de todos los equipos con esta tecnología.



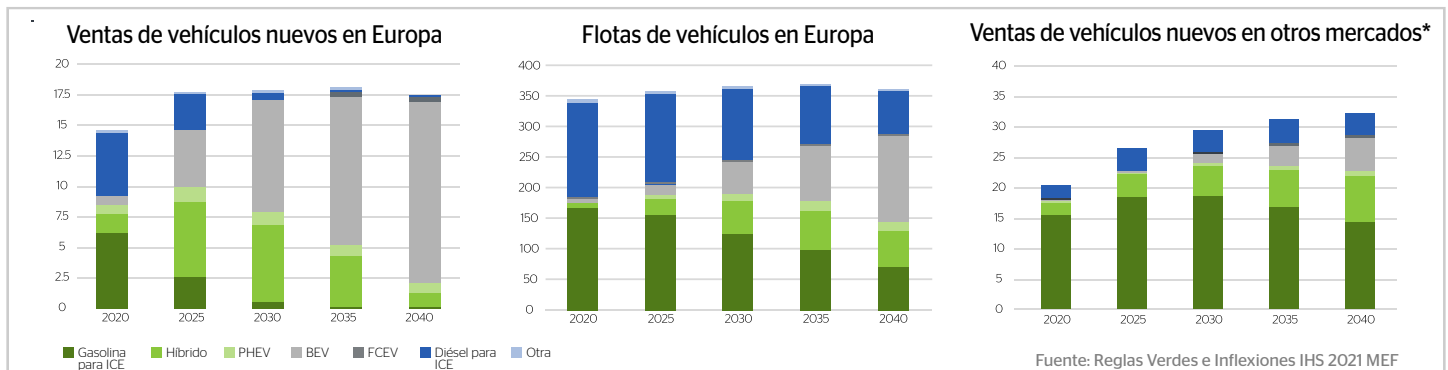
# Reforzar las normas sobre emisiones evaporativas de los vehículos para garantizar la transición de todos los vehículos a las bajas emisiones a largo plazo

Aunque la producción y la integración de vehículos con baterías eléctricas (BEV) y de vehículos eléctricos de pila de combustible (FCEV) son ahora mismo la prioridad, cualquier vehículo con motor de combustión interna nuevo vendido durante la transición (incluso los PHEV) seguirán en las carreteras durante al menos 10 años. Por lo tanto, es necesario reforzar las normas europeas relacionadas con el control de las emisiones de COVDM evaporativas, responsables de las emisiones de ozono y de PM2.5 secundarias, para garantizar un control óptimo y mejorar la calidad del aire.

## Los vehículos con motor de combustión interna seguirán constituyendo la mayoría de los vehículos de carretera durante el 2040

Composición del vehículo	Motor de combustión interna (ICE)	Híbrido suave (Híbrido)	Totalmente híbrido (Híbrido)	Vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV)	Vehículo eléctrico con batería (BEV)	Vehículo eléctrico a pila de combustible (FCEV)
ICE						
Asistencia eléctrica						
Transmisión eléctrica						
Terminología común	ICE	Híbrido			"Vehículo eléctrico" (VE)	

## Previsiones de ventas de vehículos nuevos y flotas en Europa y en el mundo (en millones)



\*Los otros mercados indican los países y las regiones que probablemente adoptarán las normas de emisiones evaporativas del Euro 7. Esto incluye las ventas de vehículos nuevos en todo el mundo, excepto en China, Estados Unidos, India y Europa.

## Los compuestos orgánicos volátiles (COV) contribuyen directamente al ozono troposférico y a las PM2.5, que pueden reducirse

- Se espera que Europa venda 88 millones de vehículos con motor de combustión interna entre la implementación del Euro 7 en el 2025 y la fecha propuesta del 2035 para las ventas de solamente vehículos de cero emisiones (ZEV).
- Los vehículos con motor de combustión interna generan emisiones evaporativas y de escape. Mientras que las políticas del transporte se han centrado principalmente en reducir las emisiones de escape (es decir, NOx y PM2.5 directa), es necesario el énfasis adicional en la reducción de las emisiones evaporativas (es decir, COVDM) para reducir el ozono y las PM2.5 secundarias en las zonas urbanas.
- Las emisiones de COVDM en el repostaje están reguladas a nivel de la UE en virtud de la normativa de la Fase II. Sin embargo, la eficacia de la Fase II no es óptima y disminuye significativamente sin una inspección y un mantenimiento adecuados, por lo que la instalación de la Fase II no se ha completado en muchas estaciones de servicio de la UE. Las emisiones de COVDM persisten aunque existen soluciones adecuadas, como el ORVR, para controlarlas con mucha más eficacia.
- Por lo tanto, es necesario un sistema más eficaz para tratar las emisiones evaporativas, mejorar la calidad del aire y cumplir con los objetivos climatológicos.

## Europa cuenta con la oportunidad de liderar la mejora de la calidad del aire para el resto del mundo

Por último, otras naciones adoptan la normativa europea voluntariamente, a través de los acuerdos de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE), y los fabricantes de automóviles que venden vehículos en los mercados mundiales que actualmente no tienen ninguna normativa para el control del repostaje.

- Países con políticas de emisiones evaporativas casi cero como la ORVR, el OBD y el control de permeabilidad mejorado
- La UE-27 y el Reino Unido adoptan la Euro 7
- Otros países que probablemente adopten la Euro 7

