

# Normas finales para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de los vehículos pesados modelos del año 2027 y posteriores

La Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. (EPA, por sus siglas en inglés) está finalizando un conjunto nuevo y más protector de normas de gases de efecto invernadero para vehículos pesados modelos de los años 2027 a 2032, basándose en las normas de gases de efecto invernadero de la “Fase 2” establecidas en 2016. Estas normas de efecto invernadero de la “Fase 3” darán como resultado beneficios significativos para la salud pública y el bienestar al disminuir sustancialmente las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos pesados.

La EPA revisó por última vez las normas de gases de efecto invernadero para camiones y motores pesados en carretera en 2016 según el programa de gases de efecto invernadero “Fase 2”. Esas normas lograron importantes reducciones de gases de efecto invernadero de los vehículos medianos y pesados a partir de los modelos del año 2021.

## Tipos de vehículos cubiertos

Las normas finales de la Fase 3 se aplican a los vehículos profesionales pesados (como camiones de reparto, camiones que recogen basura, camiones de servicios públicos, autobuses de tránsito, de transporte y escolares) y camiones con remolque (como los que tienen cabinas diurnas y cabinas dormitorio).

## Resumen de las normas finales

La regla final de la EPA incluye normas de gases de efecto invernadero nuevas y más estrictas que se implementan gradualmente en los modelos de los años 2027 a 2032. Las normas son tecnológicamente neutras y se basan en el rendimiento, lo que permite a cada fabricante elegir qué conjunto de tecnologías de control de emisiones es el más adecuado para cumplir con las normas y las necesidades de sus clientes. Esto significa

que las normas se pueden cumplir con una amplia gama de tecnologías de vehículos pesados, incluidos los vehículos con motor de combustión interna avanzada, los vehículos híbridos, los vehículos eléctricos híbridos enchufables, los vehículos eléctricos de batería y los vehículos de pila de combustible de hidrógeno.

En el caso de los vehículos profesionales pesados, como los camiones de reparto, los camiones que recogen basura y los camiones de servicios públicos, las normas de la Fase 3 varían según el tipo de vehículo y la autonomía hasta un 60 % más estrictas que las normas anteriores de la Fase 2 para modelos del año 2032. En el caso de los camiones remolque, como los que tienen cabinas diurnas y cabinas dormitorio, las normas de la Fase 3 varían según el tipo de vehículo y la autonomía hasta ser un 40 % más estrictas que las normas anteriores de la Fase 2 para modelos del año 2032.

Reducción porcentual de las normas de emisiones de CO <sub>2</sub> de la Fase 2						
Modelos del año:	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Profesional Semipesado	17%	22%	27%	32%	46%	60%
Profesional Medio-Pesado	13%	16%	19%	22%	31%	40%
Profesional Pesado-Pesado	--	--	13%	15%	23%	30%
Camiones con cabina diurna	--	8%	12%	16%	28%	40%
Camiones con cabina dormitorio	--	--	--	6%	12%	25%

### Avances en las tecnologías de vehículos limpios

Las normas finales se alinean y respaldan los compromisos y las inversiones por valor de miles de millones de dólares de las flotas de camiones, los fabricantes de vehículos y los estados de EE. UU., ya que planean aumentar el uso de tecnologías de vehículos limpios en flotas de servicio pesado. El mayor uso de estas tecnologías, que incluyen, entre otras, tecnologías avanzadas de motores de vehículos de combustión interna, tecnologías híbridas, vehículos eléctricos de batería y vehículos eléctricos de pila de combustible, tiene el potencial de reducir significativamente las emisiones de gases de efecto invernadero del sector de vehículos pesados. Estas innovaciones tecnológicas en curso, que ya están siendo adoptadas por la industria de servicio pesado, permiten un fortalecimiento significativo de las normas de emisión de gases de efecto invernadero teniendo en cuenta el costo, el tiempo de entrega y otros factores.

### Urgencia climática y de calidad del aire

Las emisiones de gases de efecto invernadero tienen un impacto significativo en la salud pública y el bienestar. El transporte es la mayor fuente de emisiones de gases de efecto invernadero en Estados Unidos, ya que representa el 29 por ciento de las emisiones totales de gases de efecto invernadero. Dentro del sector del transporte, los vehículos pesados son el segundo mayor contribuyente, con un 25 por ciento de todas las fuentes de transporte.

Las normas finales para vehículos pesados evitarán aproximadamente 1,000 millones de toneladas métricas de emisiones de gases de efecto invernadero desde 2027 hasta 2055, lo que contribuirá en gran medida a los esfuerzos para limitar el cambio climático y sus impactos, como las olas de calor, la sequía, el aumento del nivel del mar, los fenómenos climáticos y meteorológicos extremos, las inundaciones costeras y los incendios forestales. Estas reducciones de gases de efecto invernadero beneficiarán a todos los residentes de los EE. UU., incluidas poblaciones como las personas de color, las poblaciones de bajos ingresos, los pueblos indígenas y/o los niños que pueden ser especialmente vulnerables a diversos daños asociados con el cambio climático.

La contaminación del aire sigue siendo un problema de salud pública en muchas comunidades de los EE. UU., debido a la exposición al ozono, material particulado y otros contaminantes que causan la muerte prematura, asma y otros efectos negativos para la salud y el medioambiente. Las normas finales reducirán la contaminación del aire para los 72 millones de personas que viven cerca de las principales rutas de transporte de carga por camión, que soportan la carga de niveles más altos de contaminación, viéndose más probablemente afectadas las personas de color o de bajos ingresos. La reducción de estas emisiones también proporciona un aire más limpio para las comunidades de todo el país, previniendo problemas de salud como el asma y, en última instancia, ahorrando dinero, vidas y viajes al hospital.

## **Beneficios, costos y ahorros para el consumidor**

Esta regla final generará \$13 mil millones de beneficios anualizados hasta el año 2055. Estimamos aproximadamente \$10 mil millones en beneficios climáticos anualizados y hasta \$300 millones en beneficios anualizados por la reducción de emisiones de material particulado (PM<sub>2.5</sub>). El PM<sub>2.5</sub> se asocia con muerte prematura y efectos graves en la salud, como ingresos hospitalarios por enfermedades respiratorias y cardiovasculares. Con el programa de la Fase 3, la industria de servicio pesado verá ahorros anualizados de \$3,500 millones en comparación con los costos anualizados de alrededor de \$1,100 millones. Después de contabilizar los créditos fiscales ofrecidos para la compra de vehículos en virtud de la Ley de Reducción de la Inflación, el comprador típico de vehículos pesados nuevos de tecnología limpia recuperará los costos en un plazo de dos a cinco años.

## **Acciones relacionadas y el plan de camiones limpios**

Estas normas de gases de efecto invernadero de servicio pesado completan el Plan de Camiones Limpios de la EPA para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos nocivos de los camiones de servicio pesado a través de una serie de reglamentaciones. Estas reglas incluyen 1) la regla final de vehículos livianos y medianos recientemente finalizada de la EPA para los modelos de años 2027-2032 (que cubre camiones Clase 2b y 3), 2) la regla final de NOx de servicio pesado de 2023 y 3) las normas de gases de efecto invernadero establecidas por la reglamentación actual. El Plan de Camiones Limpios representa el conjunto de regulaciones de la EPA más protector para el sector en carretera, al tiempo que considera las importantes reducciones de emisiones y ahorros de costos que puede proporcionar la tecnología de vehículos limpios.

## **Participación del público**

La EPA agradece los importantes comentarios públicos recibidos a través del proceso de elaboración de normas. Esta regla se basó en los comentarios del público, incluidas las partes interesadas, como grupos comunitarios, grupos laborales, grupos de justicia ambiental, fabricantes de vehículos de servicio pesado, proveedores, organizaciones ambientales y de salud pública, y gobiernos estatales, locales y tribales.