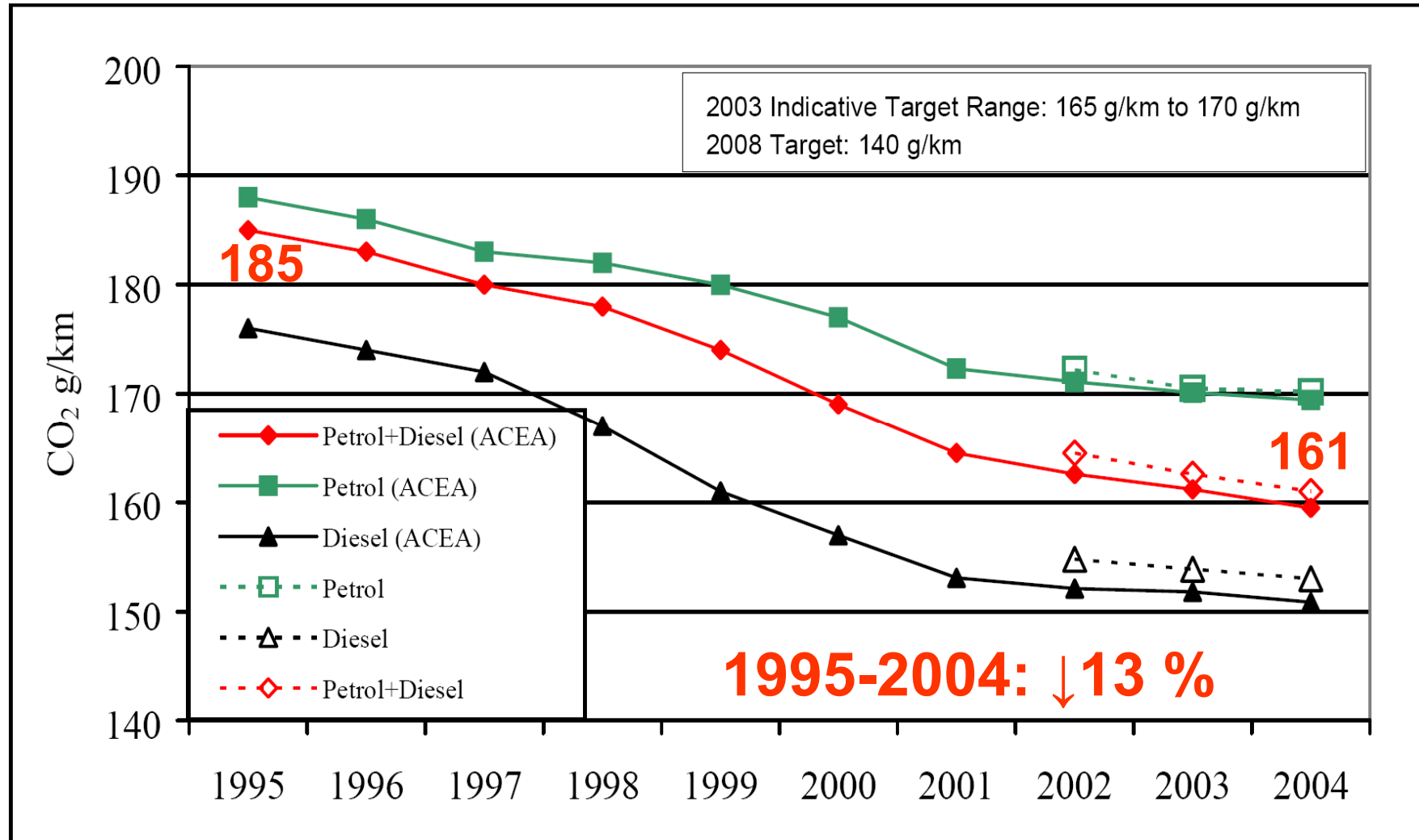
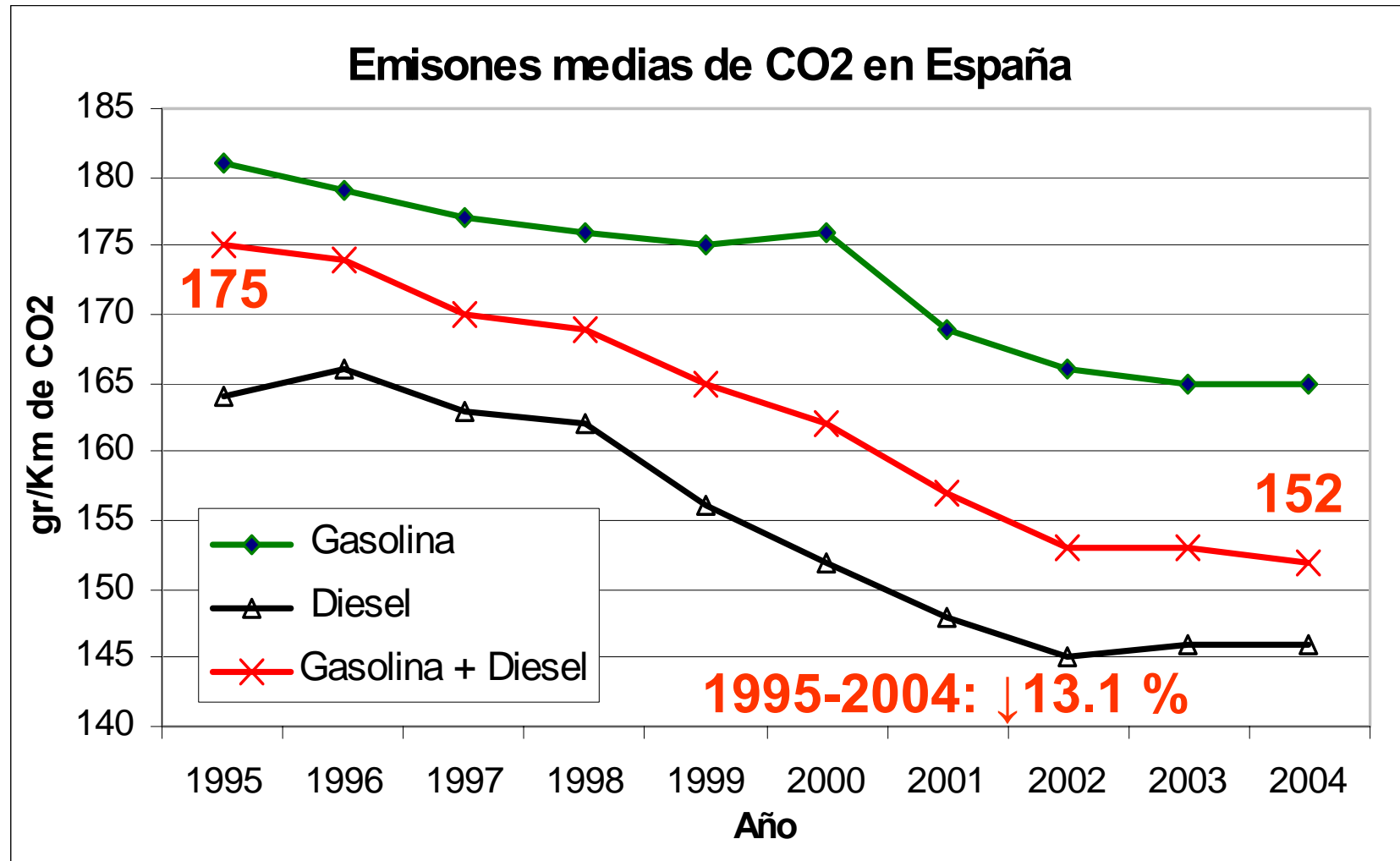


# Emisiones de CO<sub>2</sub>. Seguimiento Acuerdo ACEA: UE - 2004



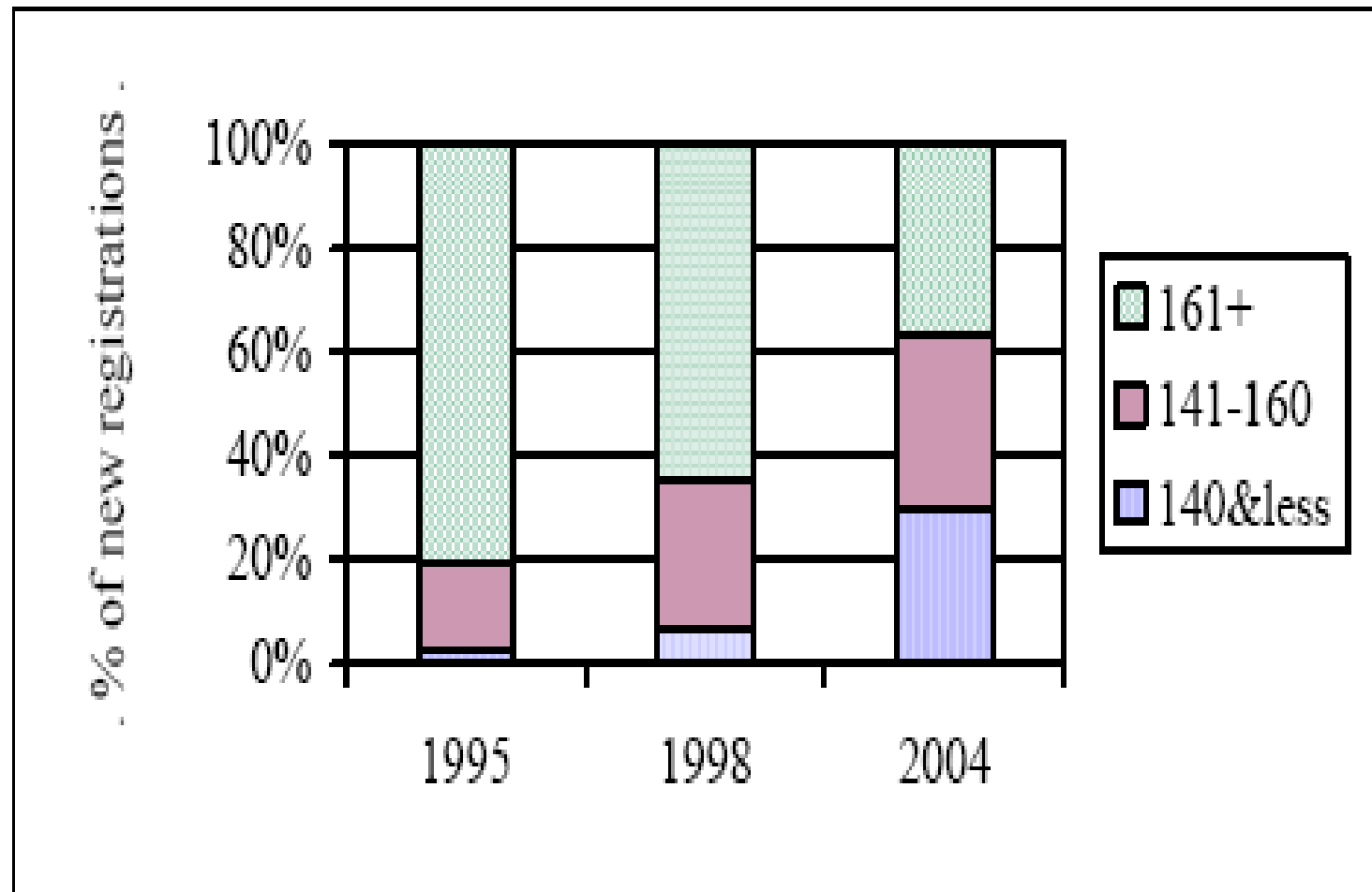
*Evolución de los niveles medios de emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos nuevos de ACEA según datos de ACEA. Para 2002-03-04 se han añadido los datos de la Comisión.*

# Emisiones de CO<sub>2</sub> Seguimiento Acuerdo ACEA: España – 2004



*Evolución de los niveles medios de emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos nuevos de ACEA según datos de ACEA. Para 2002, 2003 y 2004 se ha tomado el dato de la Comisión.*

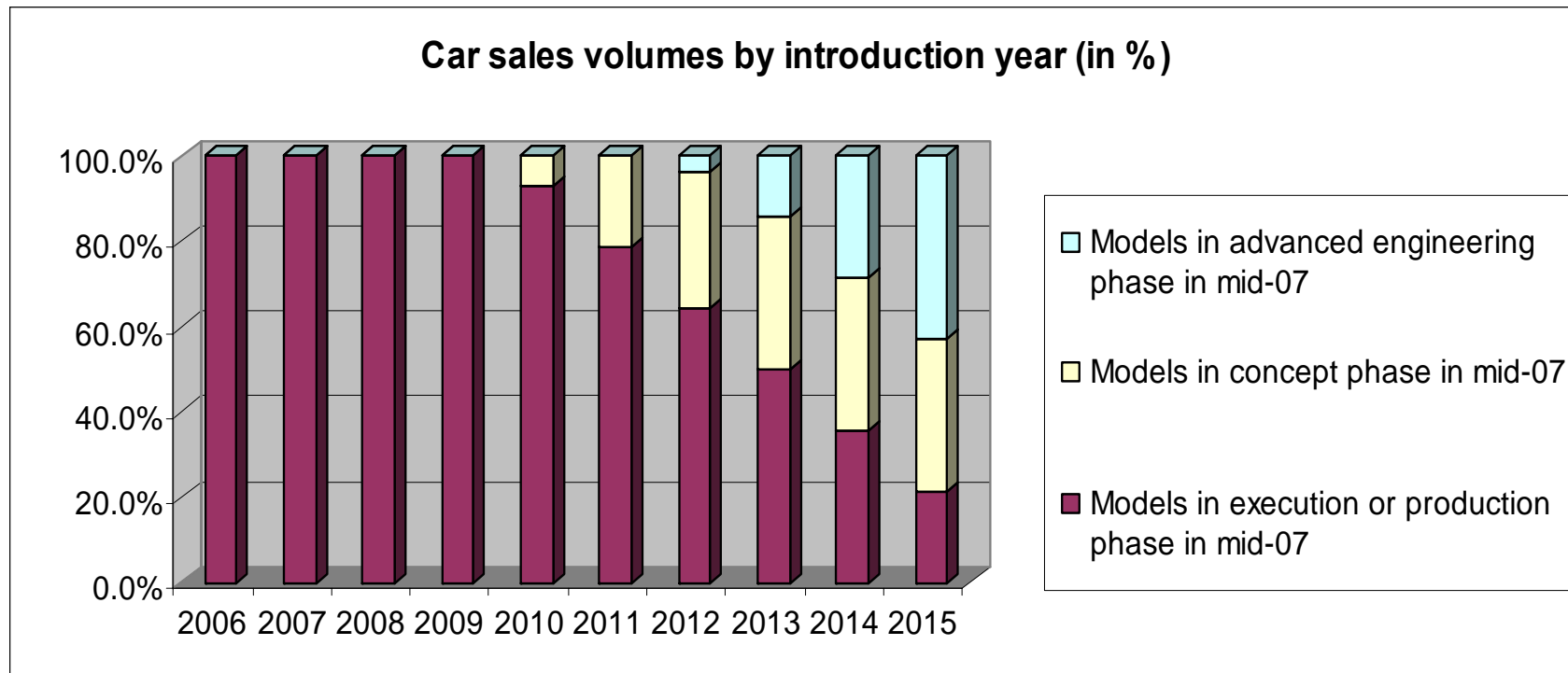
## La Composición de la Flota de Vehículos Nuevos ha Evolucionado



! Joint Commission/ACEA Monitoring Report

# Plazos Posibles

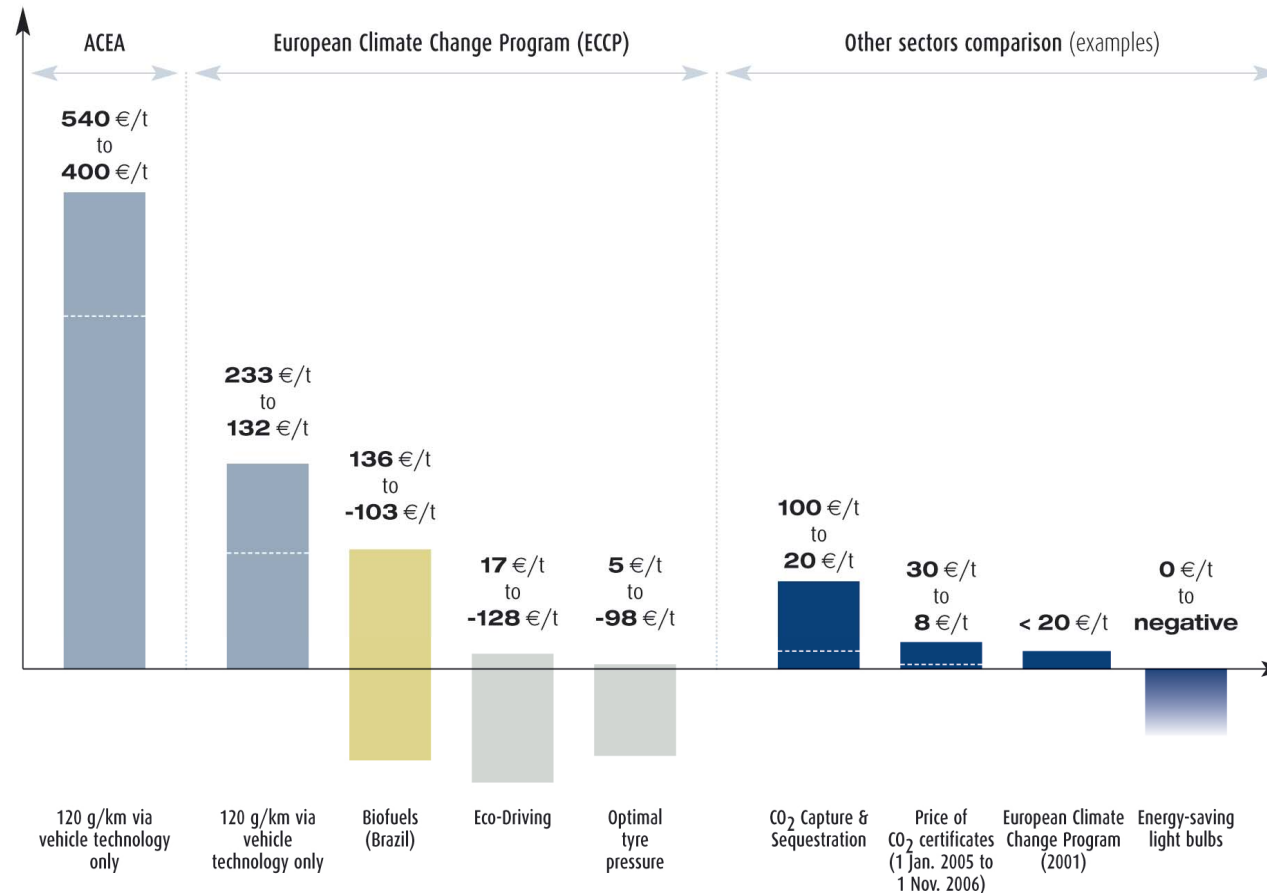
- De los modelos en venta en 2012:
  - Cerca de 2/3 están ya en fase de ejecución o producción
  - Entorno a 1/3 están ya en fase de concepto
  - Una pequeña parte se encuentra todavía en fase de ingeniería avanzada
- A día de hoy, ni siquiera están claros los límites todavía



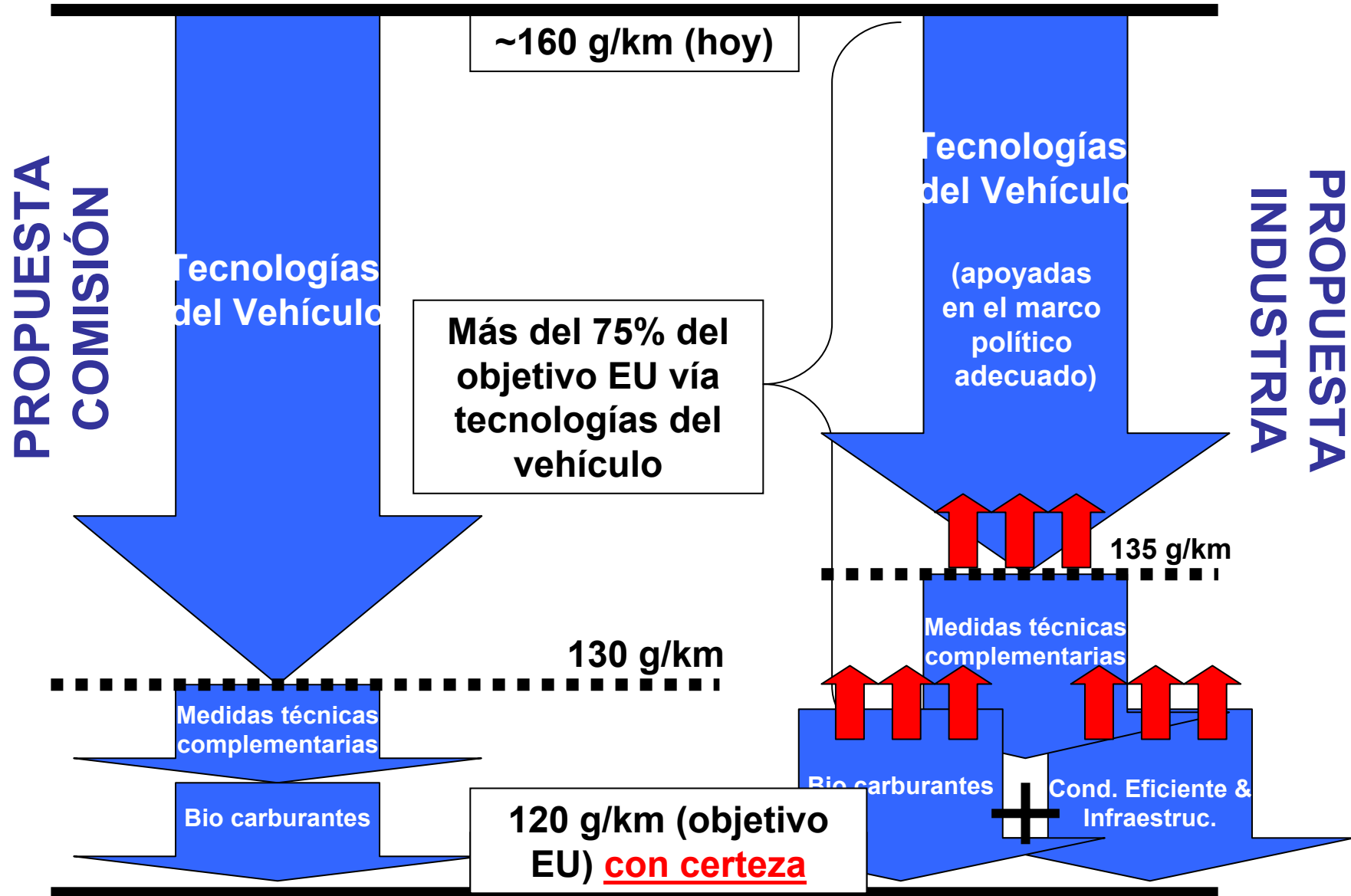
# Punto de Partida: Análisis Coste/Beneficio (i)

- **Datos del ECCP** (Programa Europeo de Cambio Climático) elaborados por TNO – consultor independiente empleado por la Comisión

## Estimates of Societal Costs for CO<sub>2</sub> Reductions



# Alcanzando el Mismo Objetivo de Forma más Efectiva



# Conducción Eficiente

- Al margen de ser más eficiente en coste, los datos muestran que puede incluso representar un ahorro de costes para la sociedad.
- Aplicando esas técnicas a los conductores actuales y los nuevos - ahorros de 7.6 Mill T. / año
- Más de la mitad de los ahorros obtenidos imponiendo 120 gr/km en 2012.
- En desarrollo en varios países, España entre ellos.

## Las 10 Claves de la Conducción Eficiente

- 1 ARRANQUE Y PUESTA EN MARCHA**

Arrancar el motor sin pisar el acelerador.  
En los motores de gasolina, iniciar la marcha inmediatamente después del arranque.  
En los motores diesel, esperar unos segundos antes de comenzar la marcha.
- 2 PRIMERA MARCHA**

Usarla sólo para el inicio de la marcha. Cambiar a 2ª a los 2 segundos o 5 metros aproximadamente.
- 3 ACCELERACIÓN Y CAMBIOS DE MARCHAS**

Según las revoluciones:  
En los motores de gasolina: entre las 2.000 y 2.500 r/min.  
En los motores diesel: entre las 1.500 y 2.000 r/min.  
Según la velocidad:  
a 2ª marcha: a los 2 segundos o 5 m  
a 3ª marcha: a partir de unos 30 km/h  
a 4ª marcha: a partir de unos 40 km/h  
a 5ª marcha: por encima de unos 50 km/h
- 4 UTILIZACIÓN DE LAS MARCHAS**

Accelere tras la realización del cambio.  
Circular lo más posible en las marchas más largas y a bajas revoluciones.  
Ejemplaridad, siempre que sea posible, utilizar la 4ª y 5ª marcha, respetando siempre los límites de velocidad.
- 5 VELOCIDAD DE CIRCULACIÓN**

Mantenerla lo más uniforme posible, buscar fluidez en la circulación, evitando los frenos, aceleraciones y cambios de marcha innecesarios.
- 6 DECELERACIÓN**

Levantar el pie del acelerador y dejar rodar el vehículo con la marcha metida en ese instante.  
Frenar de forma suave con el pedal del freno.  
Reducir de marcha lo más tarde posible, con especial atención en las bajadas.
- 7 DETENCIÓN**

Siempre que la velocidad y el espacio lo permitan, detener el coche sin reducir previamente de marcha.
- 8 PARADAS**

En paradas prolongadas (por encima de unos 60 segundos), es recomendable apagar el motor.
- 9 ANTICIPACIÓN Y PREVISIÓN**

Contacto siempre con una adecuada distancia de seguridad y un amplio campo de visión que permita ver 2 ó 3 vehículos por delante.  
En el momento en que se detiene un vehículo o una reducción de la velocidad de circulación en la vía, levantar el pie del acelerador para anticipar las siguientes maniobras.
- 10 SEGURIDAD**


En la mayoría de las situaciones, aplicar las reglas de la conducción eficiente contribuye al aumento de la seguridad vial.  
Pero obviamente existen circunstancias que requieren acciones específicas distintas, para que la seguridad no se vea afectada.

“La conducción eficiente...  
¡Una práctica sencilla!”

Logos: Ministerio de Transportes, Infraestructuras y Turismo; IDA; Dirección General de Tráfico; AOP VOL; REPSOL; anfac; RACE; ANIACAM.

# Medidas Técnicas Complementarias

- **Se puede alcanzar mucho más de 5 gr/km de reducción través de otras medidas:**

<u>Medida</u>	<u>Impacto en CO<sub>2</sub>(*)</u>	<u>penetración 2012(*)</u>	
MAC:	1.0Mt	no disponible	
GSI:	1.5Mt	100%	
TPMS:	2.0Mt	24%	
LRRT:	2.4Mt	71%	

– (\*) Estimaciones de la Comisión – ECCP

- **Medidas Vehículos Comerciales (N1) deben ser excluidas**
  - No hay datos de CO<sub>2</sub> disponibles: no se miden en la homologación y no estarán disponibles hasta 2009.
  - Fundamentalmente diferentes de los turismos (M1): uso y propiedad de profesionales, criterios de eficiencia ligados al negocio, mayores kilometrajes, fundamentalmente diesel, ciclos de desarrollo más largos, etc.