



Movilidad sostenible: para consumidores hoy y en el futuro

Visite nuestra campaña en el sitio web www.beuc.eu

Contactos

The European Consumer Organisation

Rue d'Arlon, 80 Bte 1
B - 1040 Bruselas

Tel.:+32 2 743 15 90
@beuc
consumers@beuc.eu

Índice

Europa se enfrenta a grandes retos de movilidad	3
Un gran coste...	4
Un gran emisor...	4
Respuesta a los desafíos futuros	5
Protección del precio del combustible para los conductores	5
La movilidad necesita una respuesta con soluciones mixtas	6
Es esencial invertir en transporte público	7
Hacen falta enfoques innovadores para ir un paso más allá	8
Plan de acción de los consumidores para la movilidad sostenible	9
Aplicación del principio de «quien contamina, paga» en la definición general de las políticas	9
Mayor promoción de la movilidad multimodal	10
Mayor penetración de los vehículos de alta eficiencia energética	12
Informar a los consumidores con datos fiables y claros	15
Mayor desarrollo de los biocombustibles sostenibles	17
Recomendaciones	18

Europa se enfrenta a grandes retos de movilidad

El trayecto de un niño al colegio, el desplazamiento que hace un trabajador de su domicilio al trabajo o la visita de un jubilado al banco... **La movilidad es un derecho esencial para los ciudadanos** y es vital para la calidad de vida. El transporte es un elemento clave en la generación de efectos positivos para la economía y la sociedad, ya que facilita a los ciudadanos el acceso a bienes, servicios, educación, empleo y actividades de ocio.

Nuestro actual sistema de transporte se ha basado, en gran medida, en la **disponibilidad de combustibles fósiles baratos**. Pero el petróleo no es una fuente renovable y podría volverse tan caro que su explotación se hiciera económicamente inviable. Por ello, es de vital importancia **encontrar formas de reducir nuestra dependencia de los combustibles fósiles**, para que la movilidad siga siendo asequible para todos en el futuro.

Uno de los mayores desafíos de nuestro tiempo es cambiar del sistema actual a otro más basado en energías renovables.

Nuestra adicción a los combustibles fósiles tiene muchas desventajas:

cambio climático; congestión del tráfico; contaminación del aire; ruido; falta de espacio para las actividades de ocio; y mayores riesgos de seguridad, por ejemplo para los ciclistas.

Un gran coste...

El gasto relacionado con el transporte supone una parte importante del presupuesto de los hogares. En concreto, los hogares de la UE gastan aproximadamente el **13 % de su presupuesto familiar** en bienes y servicios relacionados con el transporte. Y eso es más de lo que se gastan en alimentos y bebidas no alcohólicas. De media, los ciudadanos europeos se gastan individualmente 1900 € al año en transporte. Este valor es una media, que oscila entre los 500 € de los ciudadanos eslovacos a los 2500 € de los danesesⁱ.

Un gran emisor...

El **sector del transporte** es responsable de una **cuarta parte del total de emisiones de gases de efecto invernadero de la UE**, aproximadamente. A pesar de una ligera tendencia a la baja en las emisiones desde 2009, el transporte es el único sector cuyas emisiones de efecto invernadero han aumentado desde 1990. Las estimaciones de la Agencia Europea de Medio Ambiente revelaron que las emisiones producidas por el transporte cayeron un 2,3 % en 2012, en comparación con 2011, siguiendo la tendencia de los años anterioresⁱⁱ. Sin embargo, esta evolución puede estar acoplada con la crisis económica y financiera, y puede que no tenga continuidad una vez que la economía se recupere.

No obstante, habrá que disminuir sustancialmente las emisiones del transporte si queremos alcanzar el objetivo fijado por la Comisión Europea en el Libro Blanco del Transporte. Este Libro Blanco marca el objetivo de reducir las emisiones de CO₂ producidas por el transporte en un 60 % para 2050, con respecto a 1990. Para alcanzar este objetivo, hay que reducir las emisiones actuales de este sector al menos un 68 % de aquí a 2050.

Respuesta a los desafíos futuros

Protección del precio del combustible para los conductores

Mucha gente depende en gran medida del coche. Los turismos constituyen aproximadamente el 85 % del transporte terrestre de viajeros de la UE. En países como Alemania y Reino Unido **gran parte de los hogares tienen como mínimo un vehículo**. En las áreas rurales, donde faltan infraestructuras de transporte público, la dependencia del coche es aún mayor.

Para los conductores, **el coste del combustible de su coche es una cuestión importante**ⁱⁱⁱ, independientemente de que los precios del petróleo estén más altos o más bajos. Cuando el precio del petróleo sube de forma abrupta, el impacto en los consumidores puede ser grave, sobre todo en aquellos con ingresos bajos.

Los estudios insisten una y otra vez en que un **criterio clave para los compradores de coches potenciales es la economía de consumo de combustible de los vehículos**^{iv}.

La experiencia también demuestra que los consumidores están dispuestos a hacer una mayor inversión inicial en un vehículo nuevo —hasta cierto punto— si con ello se benefician de un consumo menor.

Por lo tanto, los consumidores se merecen un «paquete de seguros» que les proteja frente a la creciente demanda mundial de petróleo y las tensiones geopolíticas que ocasionan subidas importantes del precio del crudo. Para ello, **se necesitan más mejoras en la eficiencia energética de los coches**, y aquí la UE tiene mucho que decir.

Los consumidores de Reino Unido aprovechan el ahorro en combustible

En 2014 bajaron los precios de los combustibles en Reino Unido. Varios estudios apuntan a que la reacción de los conductores no ha sido consumir más combustible, sino que han utilizado este ahorro de costes en otras compras, actividades de ocio o amortización de deudas. Esto demuestra que reducir los costes de conducción puede ayudar a los consumidores con presupuestos familiares ajustados.

Fuente: AA, 2015

La movilidad necesita una respuesta con soluciones mixtas

Con el fin de abordar los múltiples desafíos de movilidad a los que la Unión Europea se enfrentará en los próximos años, es fundamental desarrollar un gran número de medidas paralelas. Las **estrategias de sustitución** —incluido el desarrollo de nuevas tecnologías, tales como los **vehículos eléctricos**— y, hasta cierto punto, un mayor uso de **biocombustibles sostenibles**, desempeñarán un papel fundamental en la transición.

No obstante, estas medidas no deben verse como una panacea. Muchos problemas, como la congestión en las ciudades, no desaparecerán como por ensalmo. Por verde que sea, **la congestión verde sigue siendo congestión**.

Este problema es especialmente importante, ya que las tendencias actuales indican que **cada vez más europeos se trasladarán a las ciudades en las próximas décadas**.

Este desarrollo tiene consecuencias obvias en la calidad de vida de muchas personas, dado que los efectos externos del transporte —como el ruido, la contaminación del aire, la congestión y el uso del suelo para carreteras y aparcamientos— son cuestiones que preocupan especialmente en los entornos urbanos.

Por lo tanto, es fundamental que las políticas de transporte, tanto en el ámbito nacional como europeo, consideren este crecimiento proyectado en la urbanización y adopten planes adecuados para reducir la congestión, hoy y en el futuro.

En los cincuenta, el 50 % de los europeos vivía en ciudades, mientras que ahora lo hace el 75 %. Se prevé que esta cifra alcance el 85 % en 2050.

Respuesta a los desafíos futuros

Es esencial invertir en transporte público

El desarrollo del **transporte público** representará una oportunidad indispensable para afrontar la mayor demanda de transporte en las ciudades. Debe mejorar la efectividad de la **infraestructura existente**; debe aumentar la **interacción entre los diversos modos de transporte existentes**; debe haber una mayor disponibilidad de información sobre los **horarios de transporte**; deben coordinarse mejor los **horarios** entre los diferentes modos de transporte e integrarse mejor los **sistemas de expedición de billetes**.

Cuando se integra y mejora la combinación de los diferentes modos de transporte se produce un efecto adicional: se incentiva a más consumidores para que **renuncien al uso del coche privado**^v.

Por ejemplo, según algunas encuestas la mitad de los ciudadanos de la UE considerarían utilizar el transporte público con mayor asiduidad si hubiera una oferta de **billete único que pudiera utilizarse para un desplazamiento completo**.

Este tipo de medidas, junto a una mayor inversión en un servicio más fiable y frecuente, garantizando la seguridad de los usuarios, contribuirían considerablemente a reducir las reticencias de los consumidores en el ámbito del transporte público.

Los conductores de la UE no son aficionados al transporte público:

El **71 %** de los conductores europeos cree que el transporte público no es tan práctico como el coche.

El **64 %** critica su baja frecuencia.

El **54 %** cree que el transporte público es poco fiable.

El **40 %** de los conductores señala cuestiones de seguridad del transporte público.

Hacen falta enfoques innovadores para ir un paso más allá

Aunque el transporte público es sumamente eficaz en lo que respecta a transportar grandes cantidades de pasajeros, le falta ir «**un paso más allá**». Es lo que se llama el «problema del último kilómetro», o el tiempo adicional y las molestias a las que se enfrentan los pasajeros a la hora de acceder a las estaciones de transporte público al inicio de sus desplazamientos y en su destino final.

Por lo tanto, el transporte público debe complementarse con ofertas flexibles adaptadas a la demanda del mercado. En este sentido, algunas nuevas soluciones de movilidad, tales como los **programas de uso compartido de coche y bicicletas**, deben desarrollarse y ampliarse más, y combinarse mejor con sistemas de transporte público.

Además, resulta indispensable mejorar el acceso a la movilidad para los consumidores vulnerables, como los ancianos y discapacitados, y para los que no tienen ni coche ni bici, con el fin de garantizar una movilidad asequible.

De este modo, en los casos en los que el transporte público con horarios fijos no sea económicamente viable, deberían ofrecerse elementos más baratos y flexibles de transporte público; por ejemplo, **taxis compartidos** o **servicios de acceso a autobuses previa llamada telefónica**.

Plan de acción de los consumidores para la movilidad sostenible

Aplicación del principio de «quien contamina, paga» en la definición general de las políticas

Es imposible poner los diferentes modos de transporte en igualdad de condiciones si los precios no reflejan los costes reales que generan los usuarios. Con carácter general, es importante seguir el **principio de valorar correctamente las externalidades** de los diferentes medios de transporte, para enviar a los consumidores una señal de precio correcta que les incentive para cambiar su conducta.

Estudios recientes han demostrado que la gran mayoría de europeos apoya el **principio de «quien contamina, paga»**, que establece que quienes son responsables de la contaminación también deberían ser responsables de los costes que los efectos colaterales negativos en la salud y el medio ambiente acarrearán a la sociedad.

No obstante, hay que tener en cuenta que, con la aplicación del principio de «quien contamina, paga», los hogares con bajos ingresos podrían verse negativamente afectados.

Estas **cuestiones de equidad** deben abordarse de forma correcta en el contexto de cualquier estrategia de movilidad. Además, para que la señal de los precios sea eficaz, deben existir alternativas fiables. Por ejemplo, es probable que los sistemas de peaje solo sean aceptados por el público cuando se pongan en marcha políticas paralelas que mejoren otros modos de transporte alternativos. En definitiva, **la cuestión de los costes externos debe analizarse caso por caso.**

Mayor promoción de la movilidad multimodal

El **desarrollo de sistemas de transporte intermodales** debería tener la **máxima prioridad política** en la transición hacia sistemas de movilidad sostenibles. La intermodalidad consiste en combinar diferentes medios de transporte en un trayecto integrado, explotando las ventajas de cada modo de transporte para mejorar la eficacia sin reducir la comodidad.

Para mejorar la interoperabilidad de los diferentes modos de transporte es preciso **planificar conjuntamente las redes** y **coordinar los horarios** entre los diferentes modos de transporte, con el fin de facilitar un intercambio fluido de pasajeros entre los diferentes modos de transporte.

Los viajeros necesitan servicios integrados fiables; por ejemplo, **mejor información, sistemas comunes de reservas** y **expedición de billetes** para la totalidad del trayecto. Cuando se integra y mejora la combinación de los diferentes modos de transporte público (al tiempo que se invierte en su rendimiento) se produce un efecto adicional: se incentiva a más consumidores para que renuncien al uso del coche privado.

Plan de acción de los consumidores para la movilidad sostenible

Además, será fundamental que los **derechos de los pasajeros** (y su aplicación) se refuercen y amplíen, para abarcar el transporte multimodal. Los derechos de los pasajeros son especialmente importantes para **reforzar la confianza de los consumidores en el transporte público**. Deberían ampliarse al transporte multimodal, sobre todo con vistas a eliminar alteraciones en los transbordos de los trayectos intermodales.

Los derechos de los pasajeros difieren según el medio de transporte utilizado lo que, a su vez, puede originar dificultades en los desplazamientos multimodales. Los pasajeros necesitan la garantía de que pueden viajar hasta su destino final sin tener que asumir riesgos económicos o de otro tipo por retrasos en el transporte.

Aunque es evidente que cada medio de transporte tiene sus peculiaridades, es fundamental que **se codifiquen los derechos de los pasajeros en todos los medios de transporte** a fin de establecer un marco coherente y favorable a los pasajeros.

Mayor penetración de los vehículos de alta eficiencia energética

En la transición hacia un futuro de bajas emisiones de carbono será esencial una mayor penetración en el mercado de más **vehículos de alta eficiencia energética** y el desarrollo de nuevas tecnologías de propulsión. El desarrollo de vehículos con emisiones de carbono extremadamente bajas, acompañado de la reducción de la huella de carbono del mix eléctrico, ayudará a alcanzar el objetivo de la UE de rebajar significativamente las emisiones de CO₂ producidos por el transporte de aquí a 2050 y contribuirá a reducir la dependencia de las importaciones de petróleo. Por otro lado, la reducción de las emisiones nocivas de los motores de combustión proporcionaría importantes beneficios en materia de salud a los consumidores.

No obstante, a pesar de las muchas ventajas de los vehículos eléctricos con respecto a los motores de combustión convencionales —por ejemplo, los menores costes de funcionamiento—, sigue habiendo una serie de barreras que dificultan la rápida expansión de estos vehículos: **autonomía limitada; ausencia de estaciones de recarga; largos tiempos de recarga de la batería o alto coste inicial** de la batería.

Durante el período de transición hasta que se superen muchos de los «problemas de infancia» de los vehículos eléctricos, es improbable que se produzca un despegue masivo de estas tecnologías. Hasta 2025, lo más probable es que los «segmentos de usuarios pioneros» sean quienes sigan impulsando la demanda de vehículos eléctricos. Hay posibilidades de que se impliquen los segmentos de la población que tengan claro el coste total de propiedad de los vehículos. Aparte de la demanda esperable por parte de los pioneros privados, también hay posibilidades de que las **flotas de empresa y de las administraciones públicas**, y los programas de uso compartido de coches y taxis (por citar algunas iniciativas) sean también usuarios pioneros de los vehículos eléctricos.

Plan de acción de los consumidores para la movilidad sostenible

«Nadie quiere múltiples cables de carga para su coche eléctrico»

Es de suma importancia que los **sistemas de carga de los vehículos eléctricos estén totalmente normalizados en toda Europa**; por ejemplo, en términos de sistemas de pago, conectores de carga y puntos de carga. Esto permitiría a los consumidores cargar sus vehículos fácilmente cuando cruzan una frontera o viajan dentro de su propio Estado miembro. A su vez, este enfoque mejoraría la interoperabilidad y evitaría el desarrollo de mercados fragmentados en Europa.

Como instrumento clave para incrementar la mayor penetración en el mercado de vehículos de alta eficiencia energética y nuevas tecnologías de propulsión que contribuyan a reducir las emisiones de CO₂ y disminuir los costes de conducción, **apoyamos el establecimiento de objetivos ambiciosos en materia de emisiones** para los automóviles, dado que es la ruta más inteligente hacia reducción de los costes del combustible.

Además, en aquellos Estados miembros que todavía no ofrezcan incentivos fiscales adecuados para comprar los vehículos más eficientes, sería importante revisar los sistemas existentes con el fin de **promover coches con un bajo impacto medioambiental, tanto en emisiones de CO₂ y de otros gases de escape** como en términos de economía de consumo. Análogamente, también somos partidarios de que la fiscalidad nacional aplicable a los coches de empresa se vincule al comportamiento medioambiental del coche. Un tratamiento fiscal favorable de los coches de empresa en determinados Estados miembros, como Alemania, ha provocado una mayor demanda de vehículos más potentes y contaminantes.

Por otro lado, somos partidarios de que se desarrollen **programas de I+D y proyectos de demostración** de vehículos con emisiones de carbono extremadamente bajas, con el fin de mejorar sus características de comportamiento; por ejemplo, autonomía, coste de las baterías. También es importante sensibilizar a la opinión pública sobre dichos coches.

Igualmente, apoyamos **incentivos para los vehículos con emisiones de carbono extremadamente bajas**, siempre y cuando no interfieran en el desarrollo de sistemas de transporte público y tengan una duración limitada. Estos vehículos serán necesarios para alcanzar los objetivos de emisiones del futuro. Por ello creemos que se necesitan incentivos específicos y previsible que los ayuden a competir en el mercado.

Estudio del Centro Común de Investigación sobre la importancia de los incentivos públicos para los vehículos eléctricos

Cree que los incentivos del gobierno a la compra de coches eléctricos son... (Una sola respuesta)

								No responde
								Malos para el mercado
								Innecesarios
								Inútiles
								Importantes
<i>Base: total de las muestras</i>	TOTAL	FR	DE	IT	PL	ES	UK	Esenciales

Plan de acción de los consumidores para la movilidad sostenible

Informar a los consumidores con datos fiables y claros

A la hora de comprar un coche nuevo, es de vital importancia que los consumidores dispongan de información fiable y completa acerca de los diferentes modelos a la venta. Sin esa información, los consumidores que consideran que el consumo de combustible o el comportamiento medioambiental son criterios importantes a la hora de comprar un coche, no pueden de tomar una decisión de compra informada.

La reglamentación europea actual sobre control y pruebas del consumo de combustible de los automóviles se presta a engaño. Hay flexibilidades que los fabricantes de automóviles pueden aprovechar a su favor y hacer declaraciones sobre el consumo de combustible y la huella de carbono de un vehículo que no se ajustan lo que los consumidores observan en condiciones reales.

Si no conocemos las reducciones reales en las emisiones de carbono del sector automovilístico tampoco podemos saber cómo se comporta la industria automovilística en lo que respecta a recortar su huella de carbono, ni cómo evoluciona el comportamiento de los propios Estados miembros.

Asimismo, los consumidores necesitan información fácil de entender. En este sentido, apoyamos una **revisión de la Directiva sobre el etiquetado de los vehículos en la UE** que facilite a los consumidores una mejor información sobre el consumo de combustible y el comportamiento medioambiental de los automóviles.

En varios Estados miembros de la UE, este instrumento de mejora de la información de los consumidores no ha alcanzado un alto nivel de reconocimiento. Además, no se ha aplicado en todos los países de una forma que permita maximizar su impacto. La revisión de la Directiva sobre el etiquetado de los vehículos será sumamente importante para ayudar que **los consumidores puedan valorar mejor la eficiencia y los costes de funcionamiento** a la hora de elegir un coche, influyendo de este modo en la demanda de vehículos más eficientes.

Si los niveles de emisiones de la etiqueta de CO₂ de un coche se expresan en términos relativos, un coche grande (¡o incluso un carro de combate!) que gasta mucho combustible y, por tanto, emite mucho CO₂, puede recibir una buena calificación en comparación con otros vehículos que consumen mucho menos.

Plan de acción de los consumidores para la movilidad sostenible

Mayor desarrollo de los biocombustibles sostenibles

Por último, apoyamos los esfuerzos de Europa en materia de **seguridad energética** y de independencia de los combustibles fósiles en el futuro. No obstante, esta transición llevará varias décadas. A medio plazo, se seguirán necesitando combustibles para el transporte en áreas tales como la aviación, el transporte pesado o el transporte marítimo. Por lo tanto, existe **potencial para que los biocombustibles desempeñen un papel limitado**, habida cuenta de sus inconvenientes, como su competencia con la producción de alimentos.

Algunos biocombustibles no deberían recibir apoyo público (ver el texto resaltado). También apoyamos el **desarrollo de biocombustibles avanzados** (es decir, biocombustibles que no compitan directamente con alimentos, por ejemplo: algas o fracciones de biomasa de residuos mixtos industriales o urbanos). Asimismo queremos destacar que, debido a su alta huella de carbono, no debería permitirse la entrada en el mercado europeo de combustibles tales como las arenas bituminosas.

En este capítulo, una de las principales preocupaciones es la imposibilidad para dar a los conductores garantías sobre el modo en que se producen los carburantes que consumen. Los conductores podrían estar comprando carburantes creados con productos procedentes de cultivos que han **reemplazado bosques tropicales o tierras anteriormente destinadas a cultivos alimentarios**.

Solo debe prestarse apoyo a los biocombustibles si:

- Aportan ahorros importantes de emisiones de gases de efecto invernadero
- Reducen el impacto en la biodiversidad
- No compiten directamente con alimentos
- Tienen un beneficio realmente sostenible, teniendo en cuenta los cambios indirectos en la utilización del suelo

¿Quién querría comprar deliberadamente un producto que contribuye a la deforestación?

Foto: Rhett A. Butler / es.mongabay.com/

Recomendaciones

Priorizar el transporte público como columna vertebral de un sistema de movilidad atractivo.

Debe establecerse un marco jurídico para un sistema europeo de información, gestión y pago de transporte multimodal.

El transporte público debe hacerse más atractivo creando carriles especiales para los vehículos de transporte público y dando prioridad a los autobuses en los semáforos.

Deben reforzarse los derechos de los pasajeros para todos los modos de transporte (y su aplicación), ampliándose a las formas multimodales de transporte.

Deben desarrollarse servicios de transporte de pasajeros que faciliten un acceso no discriminatorio a sistemas integrados de expedición de billetes.

La legislación europea debe exigir que los datos de planificación de desplazamientos se encuentren accesibles de una manera estandarizada.

Debe prestarse especial atención a la seguridad de peatones y ciclistas.

Debe mejorarse el aparcamiento público de bicicletas e incrementar su seguridad.

Debe potenciarse el aparcamiento disuasorio de coches en grandes estaciones de tren o metro fuera del centro de las ciudades e incrementar su seguridad.

Deben desarrollarse y ampliarse nuevas soluciones de movilidad (uso compartido de coche y bicicleta), así como combinarse mejor con los sistemas de transporte público, y deberían recibir especial atención de la política pública.

Debe garantizarse la accesibilidad sin coche ofreciendo elementos flexibles de transporte público (por ejemplo, taxis compartidos, servicios de acceso a autobuses previa llamada telefónica, etc.).

Recomendaciones

Deben establecerse objetivos obligatorios ambiciosos en materia de emisiones de CO₂ para coches, ya que esta es la ruta inteligente para reducir los costes de los combustibles y lograr los objetivos generales de CO₂.

Deben establecerse objetivos futuros de contaminación acústica y atmosférica para los coches, con el fin de atenuar el impacto negativo del ruido y la contaminación.

La prueba —obsoleta— para medir el consumo de combustible y la contaminación atmosférica de los coches (NEDC) debe sustituirse por el Procedimiento mundial de ensayo de vehículos ligeros (WLTP), de reciente desarrollo.

Debe revisarse la Directiva sobre el etiquetado de los vehículos, con el fin de facilitar a los consumidores mejor información en el punto de venta y en la publicidad.

En el ámbito nacional, los Estados miembros que no correlacionan la fiscalidad con las emisiones deberían explorar y aplicar regímenes impositivos para los automóviles que recompensen de forma eficaz a los consumidores que invierten en vehículos de bajas emisiones.

En aquellos países que ya correlacionan la fiscalidad con las emisiones, habrá que adaptar los niveles impositivos en cuanto se aplique la nueva norma de ensayo (WLTP).

Como prioridad, debe desarrollarse una norma común para cargar los vehículos eléctricos en toda la UE.

Deben apoyarse públicamente programas de I+D y proyectos de demostración de vehículos con emisiones de carbono extremadamente bajas.

Deben incluirse requisitos para integrar los vehículos con emisiones de carbono extremadamente bajas en las estrategias de contratación pública ecológica, con el fin de acelerar la adopción de las nuevas tecnologías.

Deben darse privilegios (fiscales, de uso de carriles de autobús o de aparcamiento) a todos los vehículos con emisiones de carbono extremadamente bajas, con el fin de ayudarles a penetrar en el mercado, pero solo durante un tiempo limitado.

Los incentivos financieros no deben financiarse con cargo a los presupuestos generales sino, preferiblemente, mediante impuestos más altos a los coches con altas emisiones de CO₂.

Únicamente deben concederse incentivos no financieros (por ejemplo, carriles prioritarios o aparcamiento reservado) a los vehículos con emisiones de carbono extremadamente bajas cuando ello no afecte negativamente a los usuarios del transporte público y los ciclistas.

Debe promoverse la instalación de estaciones de carga en lugares de acceso público mediante cofinanciación pública.

Debe reforzarse la educación y formación de los consumidores en cuestiones de movilidad.

Las políticas de restricción del tráfico deben analizarse caso por caso, utilizando las herramientas adecuadas y teniendo en cuenta a los consumidores vulnerables.

Los ingresos que generen estas políticas deben gastarse principalmente en mejorar el transporte público, con el fin de limitar los efectos negativos en los hogares de bajos ingresos.

Solo deben recibir apoyo público los biocombustibles que produzcan ahorros significativos en las emisiones de gases de efecto invernadero, que reduzcan el impacto en la biodiversidad, que no compitan directamente con alimentos y que aporten beneficios realmente sostenibles, teniendo en cuenta los cambios indirectos en la utilización del suelo.

ⁱ Para más información, consulte la recopilación de estadísticas de 2013 sobre el transporte en la UE:
<http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/doc/2013/pocketbook2013.pdf>

ⁱⁱ AEMA (2013) – Emisiones de gases de efecto invernadero del transporte:
<http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-3>

ⁱⁱⁱ Consulte el informe sobre automovilismo del RAC (2012).

^{iv} Encuesta entre compradores de coches de LowCVP: mejora de la información medioambiental para los consumidores (2010); estudio llevado a cabo por Ecolane & Sustain por cuenta de Low Carbon Vehicle Partnership – junio de 2010.
<http://www.lowcvp.org.uk/assets/reports/LowCVP-Car-Buyer-Survey-2010-Final-Report-03-06-10-vFINAL.pdf>

^v Flash Eurobarómetro 312 (2011): El futuro del transporte – informe analítico:
http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_312_en.pdf

Para obtener la lista completa de los artículos citados y documentos utilizados en la elaboración de este folleto, consulte el documento: *BEUC Vision Paper on Sustainable Mobility*:
http://www.beuc.org/publications/beuc-x-2014-056_cca_beuc_vision_on_mobility_long_version.pdf

Nuestro miembro británico Which? comparte el objetivo de reducir la huella de carbono de las emisiones del sector del transporte. Sin embargo, no comparte esta visión, debido a que, según su evaluación en el contexto británico, no existe un equilibrio adecuado entre varios aspectos de los costes a corto plazo (como las potenciales cargas financieras soportadas por los consumidores) y los beneficios a largo plazo para los consumidores.

AT - Verein für Konsumenteninformation – VKI
AT - Arbeiterkammer – AK
BE - Test-Achats/Test-Aankoop
BG - Bulgarian National Association Active Consumers – BNAAC
CH - Fédération Romande des Consommateurs – FRC
CY - Cyprus Consumers' Association
CZ - dTest - Czech Consumers' Association
DE - Verbraucherzentrale Bundesverband – vzbv
DE - Stiftung Warentest
DK - Forbrugerrådet Tænk
EE - Estonian Consumers Union – ETL
EL - Association for the Quality of Life – E.K.PI.ZO
EL - Consumers' Protection Center – KEPKA
ES - Confederación de Consumidores y Usuarios – CECU
ES - Organización de Consumidores y Usuarios – OCU
FI - Kuluttajaliitto – Konsumentförbundet ry
FI - Kilpailu- ja kuluttajavirasto – KKV
FR - UFC – Que Choisir
FR - Consommation, Logement et Cadre de Vie – CLCV
HU - National Association for Consumer Protection in Hungary – OFE
HU - National Federation of Associations for Consumer Protection in Hungary – FEOSZ
IE - Consumers' Association of Ireland – CAI
IS - Neytendasamtokin
IT - Altroconsumo
IT - Consumatori Italiani per l'Europa – CIE
LU - Union Luxembourgeoise des Consommateurs – ULC
LT - Alliance of Lithuanian Consumer Organisations
LV - Latvian National Association for Consumer Protection – PIAA
MK - Consumers' Organisation of Macedonia – OPM
MT - Ghaqda tal-Konsumaturi – CA Malta
NL - Consumentenbond
NO - Forbrukerrådet
PL - Federacja Konsumentów
PL - Stowarzyszenie Konsumentów Polskich – SKP
PT - Associação Portuguesa para a Defesa do Consumidor – DECO
RO - Association for Consumers' Protection – APC Romania
SE - The Swedish Consumers' Association
SI - Slovene Consumers' Association – ZPS
SK - Association of Slovak Consumers – ZSS
UK - Which?

Publicado en mayo de 2015 por BEUC, Bruselas, Bélgica. En toda reproducción total o parcial del presente texto debe hacerse referencia al título de la misma y al editor, indicando que es propietario de los derechos de autor.

© Texto 2014 Reservados todos los derechos.

The European Consumer Organisation
 Bureau Européen des Unions de Consommateurs
 Europäischer Verbraucherverband

Rue d'Arlon, 80 Bte 1, B - 1040 Bruselas

El contenido de la presente publicación expresa las opiniones de su autor/a, único/a responsable de las mismas, y no deberá entenderse como un reflejo de las opiniones de la Comisión Europea y/o la Agencia Ejecutiva de Consumidores, Salud, Agricultura y Alimentación de la Unión Europea ni de cualquier otro órgano de la Unión Europea. La Comisión Europea y la Agencia declinan toda responsabilidad sobre el uso que pueda hacerse de la información que contiene este documento.

Esta publicación forma parte de una actividad que ha recibido financiación en el marco de una subvención de funcionamiento del Programa de Consumidores de la Unión Europea (2014-2020).

BEUC

The European Consumer Organisation

La voz de los consumidores en Europa

Esta publicación forma parte de una actividad que ha recibido financiación en el marco de una subvención de funcionamiento del Programa de Consumidores de la Unión Europea (2014-2020)