

Eficiencia de combustible, consumidores e ingresos

ASPECTOS DESTACADOS

Las normas federales que regulan la eficiencia de combustible y las emisiones asociadas al calentamiento global para vehículos de pasajeros nuevos les ahorran dinero en gasolina a los consumidores y reducen el uso de combustible y la contaminación en los Estados Unidos. Los consumidores en Estados Unidos apoyan ampliamente estas normas que, si se mantienen, para el año 2025 casi duplicarán el ahorro de combustible en automóviles y camiones ligeros nuevos. Mantener estas normas y lograr su objetivo de aumentar la eficiencia de combustible puede beneficiar a todos los estadounidenses, especialmente a las familias de bajos y medianos ingresos. Además, tener normas claras para aumentar la eficiencia de combustible ayudará al país a liderar el camino a nivel mundial para hacer realidad sistemas limpios y equitativos de transporte.

Las normas federales de eficiencia de combustible actuales y reducción de la contaminación causada por el calentamiento global ayudan a los consumidores de todos los niveles de ingresos a ahorrar dinero (Greene and Welch 2017). El ahorro de gasolina también es particularmente significativo para los hogares de ingresos bajos y medios, quienes gastan una mayor proporción de sus ingresos en transporte, comparados con quienes ganan más. Por lo tanto, el dinero que ahorran en combustible tiene un mayor impacto en el presupuesto de estos hogares (ver el recuadro, pág. 2).

Debido a que todos se benefician, los estadounidenses de todos los grupos demográficos, económicos y políticos apoyan firmemente las normas de eficiencia de combustible implementadas durante la administración del presidente Obama (CFA 2016). Pero, a pesar de los beneficios y el amplio apoyo, el cabildeo de la industria automotriz ha ayudado a convencer al presidente Trump y a su administración para que reexaminen estas normas. Esto pone en riesgo la meta del país de casi duplicar la eficiencia de combustible de automóviles nuevos y camiones ligeros para el año 2025.

La eficiencia de combustible les ahorra dinero a los conductores

De acuerdo con un análisis detallado de *Consumer Expenditure Surveys*, entre 1980 y 2014 las mejoras de la eficiencia de combustible les ahorraron a las familias con ingresos bajos y medios hasta un promedio de 2 por ciento de sus ingresos. Quienes reciben mayores ingresos en el país también ahorraron, aunque a un nivel menor, un promedio de 0.5 por ciento de su ingreso durante los años del estudio (ver la figura, pág. 3) (Greene and Welch 2017).



Willie B. Thomas/Stock

Si se mantienen las normas federales de eficiencia de combustible, el comprador promedio de un auto nuevo ahorrará alrededor de \$6,000 en costos de combustible a lo largo de la vida de un vehículo nuevo modelo 2025, aun después de pagar el costo de la tecnología para ahorro de combustible.

Para millones de familias estadounidenses, un ahorro del 2 por ciento de sus ingresos es significativo. Por ejemplo, los vehículos eficientes le ahorraron a la familia promedio de ingresos medios hasta \$17,000¹ entre 1980 y 2014, permitiéndoles tener dinero para emplearlo en otras cosas esenciales, desde alimentos y ropa, hasta educación, salud y ahorros familiares (Greene and Welch 2017).

Si se mantienen las normas actuales de eficiencia de combustible, se pronostica nuevamente que se podrán obtener ahorros netos para todos los conductores estadounidenses, incluyendo las familias de ingresos bajos y medios. Las normas federales que regulan la eficiencia de combustible y las emisiones de automóviles y camiones ligeros de 2017 a 2025 van por buen camino para ahorrarles a los compradores de autos nuevos alrededor de \$6,000 durante la vida útil de los modelos que salgan a la venta en el 2025, aún después de pagar el costo de tecnología para mejorar la eficiencia de combustible (UCS 2016).² Al mejorar la eficiencia de combustible se pronostica que los estadounidenses en su totalidad ahorrarán alrededor de \$50 mil millones para el año 2030, dinero que pueden gastar localmente en lugar de generarles ganancias a las multinacionales petroleras (UCS 2016).

El impacto de la eficiencia del combustible en los conductores rurales

Los estadounidenses que viven en áreas rurales tienden a viajar más lejos para llegar al trabajo y a los servicios que aquellos que viven en áreas urbanas, además de que típicamente dependen más de sus vehículos personales. Al mismo tiempo, la menor densidad de población en las áreas rurales hace más complicado el aumento de opciones de transporte, que es relativamente común en las ciudades, tales como infraestructura para transporte público o bicicletas. En una encuesta de la American Public Transportation Association (APTA, sin fecha), únicamente el 11 por ciento de los habitantes rurales que respondieron contaban con transporte público disponible en su zona de residencia, comparado con el 83 por ciento de los habitantes de las ciudades.

En relación con las familias urbanas, las familias rurales tienen más vehículos y como resultado emplean mayor parte de sus ingresos totales en la compra de vehículos, gasolina, lubricantes, seguros y mantenimiento de dichos vehículos (BLS 2016). Si a las comunidades de bajos ingresos, tanto rurales como urbanas, se les brindan mejores opciones de transporte y vehículos con menor costo de combustible, se puede hacer más asequible el transporte y más pronosticables sus costos, protegiendo a los conductores de altibajos en el precio del combustible.

El impacto que tiene para las familias de bajos ingresos el costo de poseer un vehículo

Para muchos estadounidenses, el transporte representa el segundo gasto mayor (BLS 2015). Las familias promedio con ingresos medios dedican casi el 20 por ciento de sus ingresos en transporte (Schanzenbach et al. n.d.). Más de un cuarto de este porcentaje se gasta en gasolina y aceite lubricante (BTS 2016). Para las familias de bajos ingresos, el transporte consume alrededor del 30 por ciento del total de sus ingresos (Haas et al. 2006). Estas familias típicamente gastan más en combustible que en la compra de vehículos, por lo que cualquier dinero que ahorren en combustible tiene un impacto adicional en sus presupuestos (Greene and Welch 2017).

Debido al crecimiento urbano, el acceso a la vivienda y al transporte público en las ciudades han empeorado. Las opciones accesibles y eficientes de transporte cada vez ofrecen menos servicios a las comunidades de bajos ingresos, como resultado muchas familias de escasos recursos usan sus vehículos personales como su medio primordial de transporte.

Las normas de eficiencia de combustible mantienen los precios bajos de los vehículos económicos

Los fabricantes de automóviles afirman que los estándares de eficiencia de combustible hacen que los vehículos sean más costosos y menos accesibles, particularmente para consumidores de bajos ingresos (AAM 2016). De hecho, el incremento de la eficiencia del combustible tiene un costo modesto. El incremento del precio de compra venta de un vehículo nuevo puede atribuirse en gran medida al enfoque que los productores de autos ponen en aumentar la venta de vehículos de lujo como los Vehículos Utilitarios Deportivos (camionetas SUV, por sus siglas en inglés) y las camionetas “pick-up”, que usualmente representan mayores utilidades para los fabricantes que los vehículos más pequeños y más eficientes en el uso de combustible (Baum and Luria 2016).

El enfoque de los fabricantes de vehículos menos eficientes ha ayudado a ampliar la brecha de precios entre los vehículos más económicos y los más costosos del mercado (Comings and Allison 2017). Sin embargo, los vehículos nuevos, más baratos y más vendidos en el año 2015 en realidad costaron casi lo mismo que los vendidos en el 2005.

Por ejemplo, el Chevrolet Cruze L Manual modelo 2015 se vendió en \$16,170; el Honda Civic DX modelo 2005 se vendió en \$16,177, en dólares de 2015. En contraste, los vehículos más costosos del 2005 costaron 40 por ciento más en 2015, después de hacer ajustes por la inflación.

En otras palabras, el precio de compra venta promedio de un vehículo nuevo se ha elevado en parte por el aumento del precio de los vehículos de lujo. Al mismo tiempo, el costo de los vehículos económicos ha permanecido constante a pesar de que los vehículos de la actualidad son más eficientes y es menos costoso manejarlos.

Los consumidores quieren eficiencia de combustible

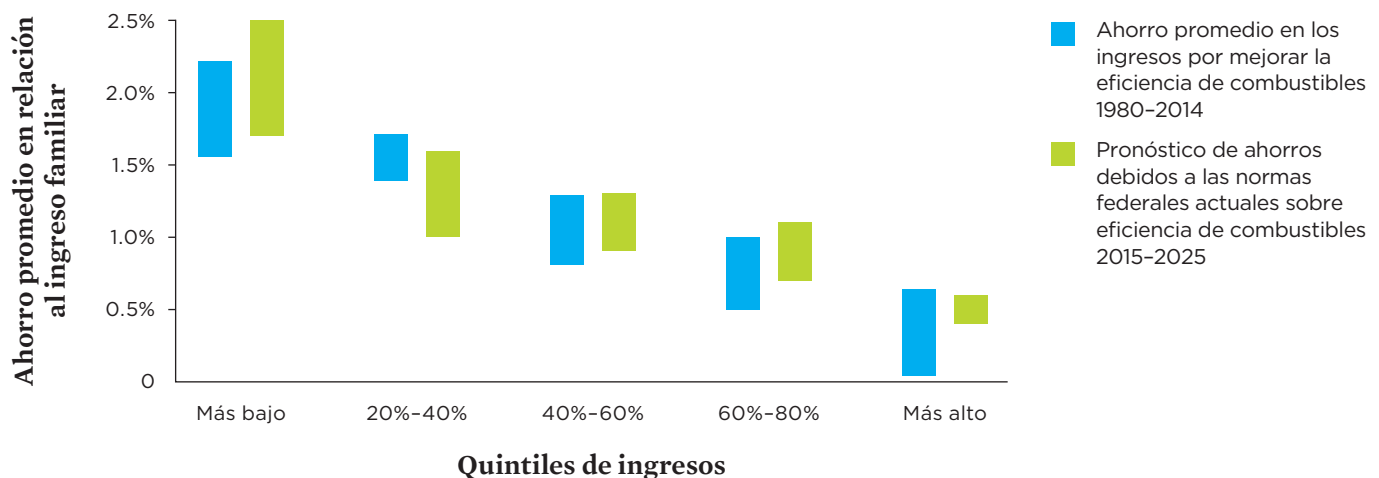
Dada la carga que significa el transporte para el presupuesto de muchas familias, al igual que las constantes fluctuaciones en los precios de la gasolina, no es de sorprenderse que los consumidores apoyen las normas de eficiencia de combustible. Consumer Federation of America encontró que el 75 por ciento de los estadounidenses o más, de todo el espectro demográfico y político, apoyan las normas de eficiencia de combustible y apoyan recortes (CFA 2016). Por ejemplo, en una encuesta en diciembre del 2016, dos terceras partes de los que votaron por Donald Trump y cuatro quintas partes de quienes votaron por Hillary Clinton apoyaron las normas (CFA 2016).

El apoyo a las normas de eficiencia de combustible y vehículos eficientes no es un fenómeno reciente. Históricamente, la eficiencia de combustible aparece como uno de los factores más importantes que toman en cuenta los estadounidenses al comprar un vehículo y en el presente la siguen considerando muy importante. National Automobile Dealers Association (NADA 2014) encontró que los compradores tanto de autos como de camionetas consideran el ahorro de combustible como el factor más importante cuando compran un vehículo nuevo y 84 por ciento de los consumidores dijeron que tomaron la decisión basándose en el ahorro de combustible, independientemente de que compraran una camioneta SUV, un sedán o una minivan (Fuels Institute 2014). En 2017, casi cerca de 9 de cada 10 estadounidenses dijeron que quieren que los fabricantes de automotores continúen mejorando la eficiencia de combustible (Consumers Union 2017).

Las normas actuales están en riesgo

En marzo del 2017, ante la petición de los fabricantes de vehículos automotores, el presidente Trump comenzó a re-evaluar las normas federales de eficiencia de combustible y emisiones de calentamiento global que atañen a autos y camionetas ligeras (EPA 2017). Esto revierte una decisión tomada bajo la administración del presidente Obama para afirmar las normas actuales, que se establecieron para brindar enormes

Ahorros familiares resultantes de las normas para el rendimiento de combustible en vehículos



La figura muestra ahorros netos, gracias a los estándares vehiculares, que se expresan en quintiles de ingresos familiares con niveles de ingresos diferentes. Las familias de ingresos bajos y medios son las que se benefician más con normas sólidas. Esto se debe a: 1) una distribución más alta en las familias en quintiles de ingresos bajo y medio, quienes gastan una mayor proporción en combustible y 2) el impacto que tiene la creciente disponibilidad en el mercado de vehículos más eficientes, tanto nuevos como usados.

FUENTE: GREENE AND WELCH 2017, TABLAS 7, 9, 15.



PXhere

Gracias a las normas de eficiencia de combustible, el auto o camioneta nueva promedio recorre más distancia por galón de gasolina. Esto significa ahorros considerables para las familias de áreas rurales y las de bajos ingresos, que ocupan porciones mayores de sus ingresos en gastos relacionados con el transporte, en comparación con los habitantes de zonas urbanas y los que tienen mayores ingresos respectivamente.

beneficios a los consumidores estadounidenses, especialmente a quienes tienen ingresos bajos y medios, que son los más beneficiados con una mejoría en la eficiencia de combustible (ICCT 2017).

Como parte de este proceso de revisión, la Agencia de Protección Ambiental y el Departamento de Transporte solicitarán comentarios del público, la industria automotriz y otros interesados sobre si los Estados Unidos deben o no mantener su meta de casi duplicar el promedio de eficiencia de combustible de automóviles y camionetas ligeras para el 2025. Este proceso ayudará a dar forma a la industria automotriz del futuro, estableciendo una trayectoria que se extenderá más allá de los reglamentos actuales y continuará buscando reducciones adicionales en el uso de combustible y emisiones después del 2025.

Es muy riesgoso detener las normas federales de eficiencia de combustible y emisiones de calentamiento global. No existen otras políticas federales que puedan producir mayores ahorros de combustible, beneficios al consumidor y reducción de emisiones. Sin medidas como estas, los Estados Unidos gastarán casi \$2 mil millones al día en productos petroleros más sucios y más difíciles de extraer y eso golpeará más duramente el bolsillo de los estadounidenses con ingresos bajos y medios (UCS 2016).

Conservar normas sólidas ayudará a proteger los presupuestos familiares ante las alzas en el precio del combustible y asegurar que las familias estadounidenses continúen viendo ahorros al pagar en la gasolinera. Y los enérgicos estándares ayudarán al país a ser líder en la carrera global para producir sistemas de transporte del mañana limpios y equitativos.

Josh Goldman es analista principal de políticas del programa de vehículos limpios de UCS.

NOTAS FINALES

- 1 Dólares de 2015.
- 2 Los cálculos en ahorro de los vehículos se basan en las siguientes suposiciones: eficiencia de combustible en base a 28.4 millas por galón (mpg) en pruebas gubernamentales (alrededor de 22.6 mpg en carretera), con una vida aproximada de 205,000 millas; vehículo eficiente modelo 2025 con un promedio en carretera de ahorro de combustible de 36.6 mpg; precios de combustible proyectados de acuerdo con la Administración de Información Energética; los costos y ahorros de combustible futuros descontados a una tasa anual de 4.5 por ciento, que es consistente con la tasa de retorno anual promedio de Dow Jones Industrial Average de 1992 a 2012; y un 10 por ciento de efecto de rebote por aumento de millas conducidas por año bajo la eficiencia mejorada de combustible.

REFERENCIAS

- Alliance of Automobile Manufacturers (AAM). 2016. Comments on Draft Technical Assessment Report. 26 de septiembre. Se tuvo acceso en línea el 26 de junio de 2017: www.regulations.gov/contentStreamer?documentId=EPA-HQ-OAR-2015-0827-4089&attachmentNumber=1&contentType=pdf.
- American Public Transportation Association (APTA). Sin fecha. Rural communities, expanding horizons. Se tuvo acceso en línea el 26 de junio de 2017: www.apta.com/resources/reportsandpublications/Documents/Rural-Communities-APTA-White-Paper.pdf.
- Baum, A., y D. Luria. 2016. Affordability of vehicles under the current national program in 2022–2025 for Detroit three automakers. Boston, MA: Ceres. Se tuvo acceso en línea el 21 de junio de 2017: www.ceres.org/resources/reports/affordability-vehicles-under-current-national-program-2022-2025-detroit-three.
- Bureau of Labor Statistics (BLS). 2016. Urban and rural household spending in 2015. Se tuvo acceso en línea el 26 de junio de 2017: www.bls.gov/opub/ted/2016/urban-and-rural-household-spending-in-2015.htm.

- Bureau of Labor Statistics (BLS). 2015. Consumer expenditures–2015. Se tuvo acceso en línea el 21 de junio de 2017: www.bls.gov/news.release/cesan.nr0.htm.
- Bureau of Transportation Statistics (BTS). 2016. Household spending on transportation. Se tuvo acceso en línea el 21 de junio de 2017: www.rita.dot.gov/bts/sites/rita.dot.gov/bts/files/Transportation_Economic_Trends_2016_Chapter_6.pdf.
- Comings, T., y A. Allison. 2017. More mileage for your money: Fuel economy increases while vehicle prices remain stable. Yonkers, NY: Consumers Union. Se tuvo acceso en línea el 21 de junio de 2017: <http://consumersunion.org/wp-content/uploads/2017/03/Synapse-CU-Affordability-Report-3-15-corrected-1.pdf>.
- Consumer Federation of America (CFA). 2016. Comments to Environmental Protection Agency docket nos. EPA-HQ-OAR-2015-0827. 30 de diciembre. Se tuvo acceso en línea el 21 de junio de 2017: http://consumerfed.org/wp-content/uploads/2017/01/12-30-16-CAFE-Final-Determination_Comments.pdf.
- Consumers Union. 2017. Nearly 9 in 10 Americans want automakers to raise fuel efficiency, according to latest Consumers Union survey. Boletín de Prensa del 29 de junio. Se tuvo acceso en línea el 1º de julio de 2017: <http://consumersunion.org/news/2017-fuel-economy-survey>.
- Environmental Protection Agency (EPA). 2017. EPA to reexamine emission standards for cars and light duty trucks–model years 2022–2025. Boletín de Prensa, 15 de marzo. Se tuvo acceso en línea el 21 de junio de 2017: www.epa.gov/newsreleases/epa-reexamine-emission-standards-cars-and-light-duty-trucks-model-years-2022-2025.
- Fuels Institute. 2014. Consumers and alternative fuels: Economics are top of mind. Alexandria, VA. Se tuvo acceso en línea el 21 de junio de 2017: www.fuelsinstitute.org/ResearchArticles/ConsumersandAlternativeFuels.pdf.
- Greene, D., y J. Welch. 2017. *The impact of increased fuel economy for light-duty vehicles on the distribution of income in the U.S.: A retrospective and prospective analysis*. Knoxville, TN: Howard Baker Center for Public Policy. Se tuvo acceso en línea el 21 de junio de 2017: <http://bakercenter.utk.edu/white-paper-on-the-impact-of-increased-fuel-economy-for-light-duty-vehicles>.
- Haas, P., C. Makarewicz, A. Benedict, T. Sanchez, y C. Dawkins. 2006. *Housing & transportation cost trade-offs and burdens of working households in 28 metros*. Chicago, IL: Center for Neighborhood Technology. Se tuvo acceso en línea el 21 de junio de 2017: www2.nhc.org/media/documents/chp-pub-hl06-cnt-report.pdf.
- International Council on Clean Transportation (ICCT). 2017. Consumer benefits of increased efficiency in 2025–2030 light-duty vehicles in the U.S. Washington, DC. Se tuvo acceso en línea el 26 de junio de 2017: www.theicct.org/sites/default/files/publications/US-LDV-Efficiency-Consumer-Benefits_ICCT_Briefing_21062017_vF.pdf.
- National Automobile Dealers Association (NADA). 2014. New car shopper preference survey. McLean, VA. Se tuvo acceso en línea el 21 de junio de 2017: <http://automotivedigest.com/wpcontent/uploads/2014/08/2014-NADA-New-Car-Shopper-Preference-Survey.pdf>.
- Schanzenbach, D.W., R. Nunn, L. Bauer, y M. Mumford. Sin fecha. Where does all the money go: Shifts in households spending over the past 30 years. Washington, DC: The Hamilton Project. Se tuvo acceso en línea el 21 de junio de 2017: www.hamiltonproject.org/assets/files/where_does_all_the_money_go.pdf.
- Union of Concerned Scientists (UCS). 2016. Fuel economy and emissions standards for cars and trucks, model years 2017 to 2025. Cambridge, MA. Se tuvo acceso en línea el 21 de junio de 2017: www.ucsusa.org/sites/default/files/attach/2016/06/Fuel-Economy-Standards-2017-2025-summary.pdf.

Union of Concerned Scientists

ENCUENTRE ESTE DOCUMENTO EN LÍNEA: www.ucsusa.org/fuel-economy-low-income

La Union of Concerned Scientists (Unión de Científicos Comprometidos) aplica ciencia independiente y rigurosa para solucionar los problemas más urgentes de nuestro planeta. Actuando conjuntamente con personas de todo el país, combinamos análisis técnico y campañas efectivas para crear soluciones prácticas e innovadoras para un futuro saludable, seguro y sostenible.

OFICINA PRINCIPAL

Two Brattle Square
Cambridge, MA 02138-3780
Tel: (617) 547-5552
Fax: (617) 864-9405

OFICINA EN WASHINGTON, DC

1825 K St. NW, Suite 800
Washington, DC 20006-1232
Tel: (202) 223-6133
Fax: (202) 223-6162

OFICINA OCCIDENTAL, EE.UU.

500 12th St., Suite 340
Oakland, CA 94607-4087
Tel: (510) 843-1872
Fax: (510) 451-3785

OFICINA DEL MEDIO OESTE, EE.UU.

One N. LaSalle St., Suite 1904
Chicago, IL 60602-4064
Tel: (312) 578-1750
Fax: (312) 578-1751

