

## ANFAC denuncia ante la Comisión Europea la prohibición de circulación a los vehículos de combustión en Baleares

- La asociación eleva además otra denuncia ante la secretaría del Consejo para la Unidad de Mercado, dependiente del ministerio de Economía y Empresa
- La asociación afirma que la Ley de Cambio Climático y Transición Energética del Govern de las Islas Baleares afecta gravemente el normal funcionamiento del mercado interior y supone un claro incumplimiento del derecho de la Unión Europea

Madrid, 16 de enero de 2019.- La Asociación Española de Fabricantes de Vehículos y Camiones ANFAC ha **denunciado** ante la Comisión Europea y ante el Consejo para la Unidad de Mercado, dependiente del Ministerio de Economía y Empresa, el proyecto de **Ley de Cambio Climático y Transición Energética del Gobierno de las Islas Baleares**. Esta norma, en avanzada fase de tramitación, incluye la **prohibición de que puedan circular por las islas, a partir de 2025, vehículos diésel** (coches y motos) que circulan legalmente en el resto de España y de la Unión Europea. Yendo aún más allá, **a partir de 2035, se prohibirá la circulación de coches, motos, furgones y furgonetas propulsadas por combustibles fósiles** (diésel, gasolina, gas natural y cualquier hibridación con motores tradicionales). Sólo podrán hacerlo los ya radicados en la región, con independencia de su antigüedad.

**Ningún ciudadano europeo podrá acceder con su vehículo de combustión a estos territorios insulares a partir de estas fechas.** Tampoco los concesionarios radicados en las Islas podrán vender vehículos de nuevas tecnologías como sí pueden hacer los sitios en la Península, con el consiguiente impacto económico.

La Asociación entiende, en sus escritos dirigidos a estas autoridades, que **estas medidas son “arbitrarias, inidóneas y desproporcionadas”, “están huérfanas de cualquier respaldo técnico o científico” y suponen “un claro incumplimiento del derecho de la Unión Europea”,** así como de la Ley española 20/2013 de garantía de la unidad de mercado, además de ser “inéditas en toda Europa”. La prohibición **pretende “atajar un supuesto problema de calidad del aire”,** asegura la denuncia, cuando la calidad del aire en las Islas es entre buena y excelente en base al propio Informe de Calidad del Aire 2017 de las Islas Baleares. No puede ampararse

así en la excepción de la protección del medio ambiente y la salud de las personas porque no concurren los requisitos necesarios.

La prohibición incumple flagrantemente la **libertad de circulación de mercancías y personas**, **la libre prestación de servicios**, el marco europeo de **homologación** de vehículos de motor, los procedimientos en materia de **reglamentaciones técnicas** e incluso, subsidiariamente, el **Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea** al “afectar gravemente al normal funcionamiento del mercado e incidir de manera gravosa y perjudicial a la libertad de circulación de mercancías”, afirman en la denuncia. Además, supone un “**grave obstáculo para la unidad de mercado español y tendrá unos efectos muy negativos**” para el sector.

**ANFAC solicita así a la Comisión Europea que inicie un procedimiento por infracción del Derecho de la Unión Europea** y, en caso de que se mantenga la vigencia de la aprobación, que se adopten medidas cautelares consistentes en la suspensión de la prohibición. Además, **se solicita al Consejo de Unidad de Mercado que proponga la adopción de medidas necesarias para evitar la entrada en vigor de la prohibición.**

Ha de destacarse que la prohibición contempla que se introducirán “**excepciones** por razones de servicio público o de su radicación previa en el territorio de la comunidad autónoma”. Estas excepciones son susceptibles de ser **discriminatorias**, en la medida que tratan de forma diferente a los vehículos de servicios públicos o a los radicados en las Islas Baleares con anterioridad. “Es evidente así que las empresas y ciudadanos que no residan en las Islas no podrán, en términos generales, beneficiarse de esta excepción y circular con sus automóviles”. Tampoco los europeos propietarios de un vehículo diésel (a partir de 2025) o con motor de combustión (2035) podrán entrar con sus coches y circular libremente por las Islas a partir de estas fechas.

#### **CONTRA EL ENFOQUE EUROPEO**

El proyecto de Ley de Cambio Climático balear propone una prohibición de circulación que va mucho más allá de las propuestas marco de la Comisión Europea. El enfoque de la Comisión, en este sentido, apuesta por descarbonizar la economía de la Unión Europea desde un punto de vista amplio y con la contribución de todos los sectores. Se proponen una serie de medidas

que incluyen inversiones en tecnologías alternativas, ayudas a los sectores más afectados y aumento y mejora de las redes públicas de transporte.

La Unión Europea apuesta por fijar una senda hacia la descarbonización en 2050 que incluye estrategias de impulso y no prohibiciones. Los comisarios y parlamentarios europeos se han manifestado, además, en varias ocasiones, en contra de las prohibiciones taxativas, en el sentido de que la reducción de emisiones no significa que debamos sacrificar los medios de vida de los europeos. El proyecto de Ley balear adelanta este objetivo estratégico entre 15 y 25 años sin articular estas medidas de apoyo.

La asociación señala que sus alegaciones y propuestas en la redacción del proyecto de Ley no han sido consideradas y, dado el importante daño que entiende que se infringe al mercado, se ha visto motivada a tomar esta vía europea para que impida con la mayor agilidad el despliegue de los efectos de la prohibición.

#### **EFFECTOS GRAVES Y CONTRARIOS A LOS DESEADOS**

Pese a que restan aún seis años para la posible entrada en vigor de la prohibición, **sus efectos graves se están haciendo notar ya**. El anuncio de la tramitación del proyecto de Ley ha provocado que el mercado de venta de vehículos nuevos tenga un ritmo mucho menor en las islas Baleares, que tan solo ha crecido un 1,6% en 2018 frente a la media nacional, que lo ha hecho en un 7%. “Esta medida supone, en la práctica, **una prohibición de compra de vehículos diésel desde su misma entrada en vigor porque nadie en esa Comunidad Autónoma va a adquirir un vehículo en medio de tal incertidumbre** y menos aún un diésel nuevo sabiendo que a partir de enero de 2025, no va a poder circular”, denuncia.

Está afectando además al **mercado de segunda mano**, donde la comercialización de vehículos más modernos cae mientras que la venta de vehículos diésel antiguos, con más de 20 años, ha crecido un 14% porque “nadie quiere invertir en vehículos nuevos o seminuevos ante la incertidumbre” de cuándo tendrán que prescindir de ellos. “El golpe para el sector es durísimo mientras que el efecto para el medio ambiente y la salud de las personas es el opuesto al que se pretendía conseguir: circularán vehículos cada vez más antiguos en vez de sustituirse por los nuevos cada vez menos emisores”, detalla el escrito.

La excepción que se abre a los vehículos radicados con anterioridad provocará un **efecto llamada de matriculaciones de vehículos de combustión** cuando el propio proyecto de Ley ya señala que la ratio de vehículos por habitante es más alta que la media nacional, el parque automovilístico está avejentado y la ratio de achatarramiento es inferior al deseable. Protege de este modo un parque envejecido, lo que provocará el efecto contrario al pretendido.

**Esta prohibición obliga al consumidor a adquirir vehículos de una única tecnología, la eléctrica**, obviando futuros desarrollos tecnológicos. Elige una tecnología como “ganadora” para su parque automovilístico, sin tener en cuenta su grado de desarrollo tecnológico o las infraestructuras necesarias para que ésta se implante con éxito de manera rápida.

Escoger un sistema sobre el resto cercena de facto las posibilidades de innovación del resto de tecnologías. Además, impide su desarrollo y elimina su capacidad de adaptarse a las necesidades de los clientes y usuarios según el momento

#### **PROPUESTAS PARA CONSEGUIR EL OBJETIVO**

ANFAC también señala en sus escritos que **la prohibición, además de ser innecesaria e inadecuada para sus fines, va más allá de lo estrictamente necesario**. La Asociación está a favor de una Ley de Cambio Climático y Transición Energética que no se base en prohibiciones, sino que fije objetivos ambiciosos de reducción de emisiones y estrategias para conseguirlos, tales como la promoción de la renovación y el achatarramiento del parque móvil avejentado; planes de impulso e incentivo de la adquisición de vehículos que utilicen combustibles procedentes de fuentes alternativas, medidas fiscales beneficiosas tanto para los automóviles como para la instalación de puntos de recarga y otros beneficios no económicos, etc...

“Los fabricantes están ampliamente comprometidos con la descarbonización del parque y están invirtiendo miles de millones en investigación para alcanzar tecnologías de propulsión cada vez más limpias. Sin embargo, esta medida no va en línea con los planes de la Comisión Europea, cuyo enfoque sobre la descarbonización es claro y parte de estrategias y medidas de apoyo e impulso sin prohibición. Las prohibiciones taxativas dañan al mercado y la competitividad de las empresas e industrias que operan en España”, señaló Mario Armero, vicepresidente ejecutivo de ANFAC. “Cualquier política de movilidad debe girar en torno a aprovechar la mejor tecnología disponible para ese uso, manteniendo el criterio de

neutralidad tecnológica, y apoyar con medidas la introducción de vehículos cero y bajas emisiones en el parque automovilístico”, remarcó Armero.

#### **Acerca de ANFAC**

ANFAC representa a Abarth, Alfa Romeo, Automóviles Citroën España, BMW, Dacia, DAF Vehículos Industriales S.A.U., Fiat, Fiat Professional, Ford España, Grupo PSA, Honda, Hyundai Motor España, Infiniti, Iveco España, Jaguar, Jeep, Kia Motors Iberia, Lancia, Land Rover, Man Truck & Bus Iberia, Mazda, Mercedes-Benz España, Mini, Mitsubishi Motors, Nissan Motor Ibérica, Opel España, Peugeot Citroën Automóviles España, Peugeot España, Porsche, Renault España, Renault Trucks, Scania Hispania, Seat, Skoda, Smart, SsangYong, Subaru, Toyota-Lexus, Volkswagen Group España Distribución, Volkswagen Navarra y Volvo Trucks. El sector del automóvil emplea directa e indirectamente alrededor de 2 millones de familias, representa el 18% de las exportaciones totales del país, y su contribución al PIB se acerca al 10%. España ocupa el 2º lugar como fabricante de vehículos en Europa y el 8º mundial.

#### **Más información**

Noemi Navas  
Directora de Comunicación ANFAC  
[noemi.navas@anfac.com](mailto:noemi.navas@anfac.com)  
[www.anfac.com](http://www.anfac.com)  
Tfno.: 91 792 7441

María José Bachiller  
Comunicación ANFAC  
[mjose.bachiller@anfac.com](mailto:mjose.bachiller@anfac.com)  
[www.anfac.com](http://www.anfac.com)  
Tfno.: 91 343 1345