

Ningún país de Europa cuenta con proyectos de ley de prohibición de vehículos de combustión

- Más allá de titulares en medios de comunicación, las estrategias planteadas en otros países están articuladas como medidas no vinculantes.
- Francia, Inglaterra o Alemania han acompañado sus planes de una dotación económica amplia dedicada a la descarbonización del transporte desde sus distintos ámbitos

Madrid, 23 de enero de 2019.- Las distintas iniciativas en España para vetar la venta o circulación de vehículos con **emisiones de CO₂ directas** como la **futura Ley de Cambio Climático en Baleares**, en avanzada fase de tramitación para prohibir la circulación de vehículos diésel a partir de 2025 y todos los vehículos de combustión a partir de 2035, dibujan un panorama para el sector de la automoción **inédito en Europa**.

Aunque sus promotores argumentan que estos objetivos se alinean con la línea más prudente de los países europeos, que están aprobando incluso plazos más cortos para esta prohibición, **ningún ordenamiento jurídico de nuestro entorno ha aprobado una limitación similar en ninguna norma** con rango de ley o vinculante.

Si bien no se puede negar que varios países europeos han anunciado medidas para la descarbonización del parque automovilístico, el fondo y la forma difieren en puntos fundamentales, sobre todo respecto **del carácter prohibicionista que presenta el proyecto de Baleares**. Pocos países han tomado verdaderamente medidas legislativas con respecto a los programas de incentivos o la finalización de las ventas de vehículos de combustión interna. Además, en todos los casos, **la acción legislativa aprobada no es vinculante, sino que las restricciones se articulan a través de documentos estratégicos que señalan objetivos**. Las iniciativas en la mayor parte de los países se limitan en este momento a promesas o titulares en los medios de comunicación, sin tener una trasposición real a nivel legislativo.

Lo que sí se han establecido en varios países europeos son **limitaciones a la circulación de vehículos de diésel o gasolina en zonas denominadas “de bajas emisiones”** en entornos urbanos en función, en varios de los casos, de un etiquetado ambiental que discrimina a los

automóviles por su potencial contaminador, que depende, fundamentalmente, de su antigüedad.

Además, en todos los casos, **las medidas de restricción vienen acompañadas de abultados presupuestos orientados a la descarbonización del transporte** desde distintos puntos de vista: desde ayudas directas a la renovación del parque (con vehículos también de combustión) o a la adquisición de vehículos cero emisiones, hasta impulso a la instalación de infraestructuras, mejora de la movilidad ciudadana o apoyo a las inversiones industriales.

Desde **ANFAC**, resaltamos, como venimos haciendo desde que se conoció esta medida, que, si bien los fabricantes comparten plenamente el objetivo de descarbonización del parque y están haciendo esfuerzos multimillonarios para ampliar sus flotas de vehículos con cero y bajas emisiones, **no podemos apoyar medidas basadas en el prohibicionismo y contrarias al principio de la neutralidad tecnológica, principio que refrenda Europa con sus medidas.**

REINO UNIDO: ROAD TO ZERO

Aunque los titulares de prensa en Reino Unido apunten a una prohibición de los vehículos de combustión en 2040, **la estrategia Road to Zero no tiene rango de Ley.** Establece el objetivo de que todos los coches y furgonetas nuevas en 2040 sean cero emisiones y que todo el parque esté descarbonizado en 2050. No prohíbe tecnologías en particular.

Pero, además, una de las principales metas de esta estrategia es **“mantener a la industria automovilística británica como líder en el diseño y la fabricación de vehículos cero emisiones”**, un respaldo al sector imprescindible para hacer frente a esta transición. Cuenta con un presupuesto de 2.700 millones de libras para la descarbonización del transporte, de los que 1.500 millones están directamente dedicados a ayudas a la compra de vehículo cero emisiones y despliegue de infraestructuras, así como a la financiación de proyectos industriales y de I+D. Prevé la creación de un Automotive Council para la colaboración público-privada con el sector.

Esta estrategia va acompañada de un Plan de Calidad del Aire para las distintas localidades. Ciudades como Londres, Leeds, Birmingham o Southampton ya tienen previsto un marco

regulatorio específico para zonas de bajas emisiones basadas en la restricción de entrada de vehículos en función de su potencial contaminador y antigüedad.

FRANCIA: ENFOQUE INTEGRAL

La Ley de Ordenación de la Movilidad, cuya publicación está prevista para próximas fechas, enfoca la mejora de la movilidad desde un punto de vista amplio, abarcando no solo el vehículo privado sino también la mejora de infraestructuras ferroviarias o las carreteras.

Estos objetivos llevan aparejados unos instrumentos de acompañamiento que incluyen incentivos a la renovación del parque con vehículos eléctricos o combustión con emisiones menores a 130 gr CO₂/km, ayudas directas a la compra de vehículos eléctricos e híbridos y medidas de modernización de las redes. Incluye una partida para el desarrollo de una movilidad limpia y compartida. Además, promueve la implementación de planes de calidad del aire en los municipios.

El presupuesto total comprometido asciende a 20.700 millones de euros.

París, Grenoble o Estrasburgo ya tienen zonas de bajas emisiones delimitadas a partir de un etiquetado medioambiental en función del potencial contaminador.

ALEMANIA: FOMENTO DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA

Alemania ha desarrollado un plan de Fomento de la Movilidad Eléctrica, con un presupuesto comprometido de 3.200 millones de euros. Este plan incluye 1.200 millones de euros subvenciones de hasta 3.000 euros por vehículo en caso de la compra de un híbrido y de hasta 4.000 euros si se trata de un eléctrico. Crea un fondo de 300 millones de euros para la instalación de infraestructuras de recarga y dedica 2.200 millones a potenciar la investigación en movilidad eléctrica.

Berlín, Hamburgo y Stuttgart tienen marcos regulatorios para el establecimiento de zonas de bajas emisiones, cuyas restricciones están basadas en un etiquetado medioambiental.

PAÍSES BAJOS Y DINAMARCA: AGENDA ENERGÉTICA

Ambos países coinciden en la necesidad de descarbonizar el transporte pero también la generación de energía. Holanda apunta a eliminar el carbón y el gas del mix energético y que el 100% de los vehículos nuevos sean cero emisiones en 2035. Dinamarca apunta a que el

suministro de energía para el transporte provenga de fuentes renovables en 2050, lo que implica que el sector tendrá que afrontar una transición ecológica en los próximos años.

Se han dotado en ambos casos de ayudas fiscales a la compra de vehículos cero y bajas emisiones.

Acerca de ANFAC

ANFAC representa a Abarth, Alfa Romeo, Audi, Citroën, BMW, Dacia, DAF, DS, Fiat, Fiat Professional, Ford, Honda, Hyundai, Infiniti, Iveco, Jaguar, Jeep, Kia, Lancia, Land Rover, Lexus, Man, Mazda, Mercedes-Benz, Mini, Mitsubishi, Nissan, Opel, Peugeot, Porsche, Renault, Renault Trucks, Scania, Seat, Skoda, Smart, SsangYong, Subaru, Toyota, Volkswagen 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@anfacs.com

www.anfacs.com

Tfno.: 91 792 7441

María José Bachiller








Comunicación ANFAC

mjose.bachiller@anfacs.com

www.anfacs.com

Tfno.: 91 343 1345

DESCARBONIZACIÓN EN EUROPA

	PROHIBICIÓN VEHÍCULOS COMBUSTIÓN	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DEFINIDOS		INCENTIVOS IMPULSO VEHÍCULO ALTERNATIVO	ZONAS BAJAS EMISIONES
	✓	✗	✗	✗	✓
	✗	✓	2.700 M€	✓ Compra Infraestructuras Industria	✓
	✗	✗	20.700 M€	✓ Compra Renovación	✓
	✗	✓	✗	✗	✓
	✗	✗	3.200 M€	✓ Compra Infraestructuras	✓
	✗	✓	12,5 M€	✓ Compra Infraestructuras	✓