

## **ANFAC presenta la Hoja de Ruta del Vehículo Industrial y Autobús: “La descarbonización del vehículo pesado exige una política específica y mayor atención”**

- **ANFAC plantea un plan de acción para el período 2024-2026 que incluye medidas orientadas al impulso del mercado de cero y bajas emisiones y una mejora de la fiscalidad.**
- **El sector del transporte por carretera es clave en la economía española, aportando un 4,8% del PIB y 600.000 empleos directos y siendo de gran relevancia para el desarrollo comercial del país**
- **Los objetivos de descarbonización de la Unión Europea fijan en un 30% la reducción de emisiones para 2030 en los vehículos pesados y hasta del 90% en 2040**

**Madrid, 10 de octubre de 2023. ANFAC, la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, ha presentado hoy la [Hoja de Ruta del Vehículo Industrial y Autobús 2024-2026](#). En el acto han estado presentes el **presidente de ANFAC, Wayne Griffiths**; el **presidente de IVECO España y Chief Manufacturing Officer IVECO Global, Ángel Rodríguez-Lagunilla**, como representante de las marcas de vehículos industriales y autobuses; y el **director general de la asociación, José López-Tafall** y acompañados por los principales responsables en España de las marcas de vehículos industriales y autobuses**

El documento recoge ocho medidas, una transversal y siete áreas de actuación prioritarias para avanzar en los objetivos de descarbonización fijados por la UE, a la vez que se mantiene la competitividad del sector del transporte, clave en la economía del país aportando un 4,8% al PIB de España. La patronal aboga por una implicación mayor de las Administraciones y mayor apoyo económico para lograr la transformación ordenada del sector e impulso del mercado hacia la descarbonización al ritmo que han fijado los gobiernos.

El **presidente de ANFAC** ha resaltado la importancia del sector y ha alertado sobre la situación actual del vehículo industrial. “El transporte por carretera es clave en la vida de los españoles. Más del 90% de las mercancías se mueven en vehículos industriales y millones de personas utilizan cada día el autobús. En conjunto, genera el 4,8% del PIB nacional y 600.000 empleos directos”. Griffiths ha señalado que “hay un pleno compromiso por avanzar en la descarbonización, pero hay que diferenciar la descarbonización de los vehículos industriales de la descarbonización de los turismos”. Para lo que ha pedido que “además de establecer objetivos exigentes, se tienen que dar las condiciones necesarias. Por eso, creemos que es clave proponer una serie de medidas realistas que apoyen al sector para reducir las emisiones sin perder competitividad”.

Griffiths recalcó además que “España tiene una gran dependencia comercial y económica del transporte por carretera. Si queremos que España siga siendo competitiva en el transporte por carretera en Europa, las Administraciones han de apoyar la transición ordenada hacia la descarbonización del sector. Fijar objetivos es fácil. Lo difícil es diseñar medidas eficaces con recursos suficientes. Están en juego 600.000 empleos y la supervivencia de miles de empresas”.

**Ángel Rodríguez-Lagunilla** ha querido destacar el “enorme esfuerzo” que están realizando los fabricantes para intentar alcanzar el objetivo de descarbonización fijado, pero también ha advertido de que es “el camino hacia la reducción de las emisiones de los vehículos industriales es muy complejo y costoso tecnológicamente y exige mantener la neutralidad tecnológica. El sector ya trabaja en diversas soluciones, obviamente la electricidad, pero también alternativas como es el biometano, el hidrógeno verde o nuevos combustibles de cero y bajas emisiones. Las empresas y transportistas han de tener soluciones de movilidad eficientes, pero también competitivas porque el vehículo es su herramienta de trabajo. Hemos prestado mucha atención al vehículo ligero, pero la descarbonización de los vehículos industriales y autobuses necesita también su propia Hoja de Ruta.”

Por su parte, **José López-Tafall** ha incidido en que “el sector del transporte por carretera es clave en la economía española España está en la esquina de Europa y, por eso, la Hoja de Ruta que presentamos hoy propone medidas que no dejan a nadie atrás en el sector del transporte por carretera de pasajeros y mercancías en su transformación. Medidas que son realistas en su aplicación y en sus beneficios. Y medidas que tienen en cuenta la diversidad de los usos, porque no es lo mismo descarbonizar el transporte de pasajeros y mercancías de última milla que el de largo recorrido”.

## **SIETE ÁREAS DE ACTUACIÓN CONCRETAS PARA IMPULSAR LA DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE**

La Hoja de Ruta para el Vehículo Industrial y Autobús elaborada por ANFAC plantea un plan de acción con una medida transversal y siete áreas de actuación prioritarias para llevar a cabo en el período 2024-2026.

Como medida transversal, la asociación aboga por la creación, junto con la Administración, de una **Mesa de Trabajo para el Vehículo Industrial y Autobús a nivel nacional** en la que participen, además de los ministerios responsables de los objetivos de descarbonización sectorial e industrial, los fabricantes y comercializadores de vehículos y los transportistas de mercancías y pasajeros por carretera. Esta mesa permitirá identificar los puntos clave que deben abordarse sobre la situación actual y poner en marcha las medidas necesarias de modo consensuado.

En cuanto a las **áreas de actuación prioritarias**, ANFAC plantea las siguientes medidas:

- 1. Mercado.** Los programas de ayuda a la compra de vehículos son un instrumento imprescindible, y es necesario darles continuidad en los próximos años, como en el caso del MITMA MOVES, pero mejorando su enfoque y aplicación, incidiendo en priorizar ante todo el cobro de las ayudas

de forma rápida, además de eliminar costes administrativos superfluos. En 2022, apenas el 0,7% del mercado de los vehículos industriales matriculados fue electrificado. Por su parte, en los autobuses se alcanzó solamente un 6% de las ventas totales.

Asimismo, ANFAC considera necesario poner en marcha un plan específico de renovación de flotas municipales para el horizonte 2024-2026. Uno de los principales hándicaps es la antigüedad del parque de los vehículos industriales, que se sitúa en 14,7 años, muy por encima de la media europea, por ello es necesario poner en marcha medidas que no solo contribuyan al cambio hacia las cero y bajas emisiones, sino también a la renovación del parque.

- 2. Fiscalidad.** Es necesario utilizar la fiscalidad como herramienta para hacer más atractiva a los transportistas la inversión en vehículos de nuevas tecnologías. Para ello, medidas como las deducciones en el impuesto de sociedades por la compra de vehículos pesados de bajas emisiones, la mejora de su amortización o la exención en el impuesto especial sobre la electricidad para la recarga de vehículos son esenciales para garantizar la transición energética del transporte.
  
- 3. Infraestructuras de recarga eléctrica de alta potencia y repostaje.** El desarrollo de infraestructuras es una condición necesaria para la puesta en circulación de vehículos con nuevas tecnologías. ANFAC apuesta por la creación del Centro Estatal para el despliegue de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos y repostaje de vehículos alternativos (CEIRVEA), organismo a través del cual se definirían una serie de objetivos públicos vinculantes de despliegue de infraestructura calendarizado por años y potencias, al tiempo que se garantiza la adaptabilidad de las infraestructuras a las necesidades específicas de este tipo de vehículos, muy distintas a las de un turismo.

**4. Conectividad y automatización.** Debe favorecerse un entorno que permita la introducción de tecnologías para una mayor conectividad y automatización del vehículo pesado para conseguir que España se convierta en una referencia en su desarrollo. En este sentido la acción que ANFAC considera prioritaria es permitir la circulación de vehículos pesados con funciones de conducción totalmente automatizadas de hasta el nivel de autonomía SAE 4. Asimismo, en el marco del vehículo conectado, debe garantizarse la privacidad del usuario de conformidad con el reglamento europeo de protección de datos (GDPR), definir un marco común para la descripción de los datos del vehículo y crear un catálogo de datos disponible para cada fabricante que sea claro y preciso.

**5. Regulación europea y española.** La regulación no debe ser más que una ayuda activa para avanzar en los objetivos. En lo que concierne a la normativa europea, la acción prioritaria para ANFAC pasa por alcanzar, con el esperado apoyo de la presidencia española, un compromiso satisfactorio sobre el reglamento que debe fijar los límites de emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados, ahora en discusión. Sin duda el expediente más relevante para nuestro sector de transporte por carretera.

También es importante lograr un acuerdo final razonable en la propuesta de la normativa de emisiones Euro 7, muy ambiciosa para los vehículos pesados. En la regulación española, es necesario que las propuestas de programas, legislaciones, planes, proyectos, etc. que se han ido sucediendo y que tienen repercusión en el transporte por carretera y en la industria de los fabricantes de vehículos sean sometidas a los análisis de los ministerios y administraciones competentes a fin de poder evaluar su impacto sobre la competencia.

**6. Política industrial.** Las fábricas de vehículos comerciales e industriales de España están afectadas directamente por la transformación de la movilidad y la necesidad de competir a nivel internacional por la asignación de modelos de las nuevas tecnologías. Las desgravaciones fiscales son un instrumento

muy valorado por las empresas, y actualmente en España los incentivos fiscales a la I+D+i son inferiores a otros países de la UE. Por otra parte, es necesario desarrollar una serie de medidas para luchar contra el incremento de costes energéticos desproporcionados en la industria no energéticamente intensiva, debiendo explorarse medidas para compensar el aumento de los costes energéticos a sectores que no están catalogados como electrointensivos o gasintensivos, pero que sí son extremadamente sensibles a la competencia internacional, como la automoción.

**7. Modelo de movilidad.** El modelo de movilidad debe ser adecuado a las necesidades del sector, enfocándolo desde un punto de vista equilibrado y homogéneo en el territorio. Las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) son una herramienta clave en la lucha contra los gases contaminantes en los ámbitos urbanos, pero es necesario contar con unas bases y criterios comunes para facilitar su implementación por parte de los municipios, además de asegurar que pueden acceder a ellas los vehículos de transporte urbano de mercancías. Las comunidades autónomas establecen calendarios diferentes para la restricción al tráfico de los vehículos pesados en las ZBE, generando dificultades en el tránsito de los camiones, que tienen que adaptarse a diferentes horarios a lo largo del territorio.

**[ACCEDE AL INFORME COMPLETO DE LA HOJA DE RUTA PARA EL  
VEHÍCULOS INDUSTRIAL Y PESADO](#)**

**Acerca de ANFAC**

ANFAC representa a Abarth, Alfa Romeo, Automóviles Citroën España, BMW, BYD, Cupra, Dacia, DAF Vehículos Industriales S.A.U., DFSK, Fiat, Fiat Professional, Ford España, Ford Trucks España, Grupo PSA, Hispano Suiza, Honda, Hyundai Motor España, Ineos, Isuzu, Iveco España, Jaguar, Jeep, Kia Motors Iberia, King Long, Lancia, Land Rover, Mahindra, Man Truck & Bus Iberia, Mazda, Maxus, Mercedes-Benz España, Mini, Mitsubishi Motors, Nissan Motor Ibérica, Opel España, Otokar, Peugeot Citroën Automóviles España, Peugeot España, Polestar, Porsche, Renault España, Renault Trucks, Scania Hispania, Seat, Skoda, smart, SsangYong, Subaru, Suzuki, Toyota-Lexus, VDL, Volkswagen Group España Distribución, Volkswagen Navarra, Volta Trucks, Volvo Car y Volvo Trucks. El sector del automóvil emplea directa e indirectamente al 9% de la población activa, representa el 18% de las exportaciones totales del país, y su contribución al PIB se acerca al 11%. España ocupa el 2º lugar como fabricante de vehículos en Europa y el 9º mundial.

**Más información:**

*Félix García*

*Director de comunicación y marketing de ANFAC*

[felix.garcia@anfac.com](mailto:felix.garcia@anfac.com)

*Tfno.: 91 343 1345*

*Javier Herrero*

*Comunicación ANFAC*

[javier.herrero@anfac.com](mailto:javier.herrero@anfac.com)

