

ANFAC reitera la necesidad de una reforma realista y eficaz de la política de reducción de CO2 para turismos y comerciales ligeros

Madrid, 24 de octubre de 2025.- En respuesta a la declaración de España y Francia durante el Consejo de Medio Ambiente de esta semana, **ANFAC** quiere destacar en primer lugar que las normas que afectan al sector de automoción son críticas para nuestro futuro, industria y empleo. Es por lo que consideramos que, ante estos debates europeos en marcha, la cooperación y la comunicación con el sector son la vía más útil para defender la posición de España y su industria en la Unión Europea.

Desde la asociación venimos defendiendo la necesidad de trabajar de modo conjunto como país para garantizar que la descarbonización se consiga. Entre otros aspectos, a esa colaboración y consenso responde la elaboración del **Plan ESPAÑA AUTO 2030-2035**, que confiamos que se presente en breve. Es por lo que solicitamos que, en futuras ocasiones, podamos tener la ocasión de aportar nuestra posición como sector antes de que se presente formalmente a las instituciones europeas.

Respecto de las medidas planteadas como punto de partida en la citada declaración por ambos países, ANFAC considera que deben ser más ambiciosas si se desea ofrecer las soluciones duraderas que la UE necesita para armonizar sus objetivos de descarbonización, resiliencia y competitividad.

Con una cuota de **mercado actual de vehículos BEV inferior al 16% en la UE para turismos (8,4% en España) y menos del 9% para comerciales ligeros (5,6% en España)**, los objetivos de reducción de CO2 para 2030 y 2035 para vehículos ligeros no son alcanzables. Se necesita un **enfoque pragmático, flexible y tecnológicamente neutral** para acelerar la transformación y proteger las inversiones y empleos en la Unión Europea.



El documento hispanofrancés reconoce que el sector del automóvil se enfrenta a un crecimiento más lento de lo esperado en las ventas de vehículos eléctricos y reconoce la necesidad de flexibilizar. Sin embargo, se abstiene de aplicar la neutralidad tecnológica total más allá de 2035. Además, ANFAC comparte la necesidad de una cadena de valor de la automoción competitiva y sostenible en España y Europa. La sugerencia de vincular estrictamente la flexibilidad a los esfuerzos de producción en Europa debe tener también en cuenta la complejidad de las cadenas de suministro, el tiempo necesario para aumentar la fabricación de baterías en la UE y la propia necesidad de ofrecer ya vehículos asequibles a los ciudadanos europeos.

En lo que respecta a los **vehículos comerciales ligeros**, aparte de un mecanismo de promedio de 5 años, es necesario modificar el objetivo para 2030 a fin de evitar costes desproporcionados por incumplimiento, lo que socavaría aún más la capacidad de los fabricantes de comerciales ligeros para reinvertir en la transformación. Adoptar un enfoque regulatorio adaptado a la realidad de las furgonetas es preciso, ya que funcionan en condiciones diferentes a las de los turismos.

Además, este segmento de vehículos es fundamental para muchas pequeñas empresas que actualmente dudan en pasar a vehículos de cero emisiones debido a los mayores costes de propiedad, la menor capacidad de carga de las furgonetas eléctricas de batería y la falta de una infraestructura de carga rápida densa.

Los fabricantes de automóviles siguen plenamente comprometidos con el objetivo de neutralidad climática para 2050 y la descarbonización de la movilidad. Han realizado importantes inversiones en electrificación como vía principal para descarbonizar el transporte. Sin embargo, la realidad sobre el terreno está resultando mucho más compleja: el ecosistema de apoyo (infraestructuras, incentivos, desarrollo de la cadena de valor de las baterías) y la demanda de los consumidores no pueden seguir el ritmo marcado por el objetivo de cero emisiones en el tubo de escape, a pesar de que la gama de vehículos electrificados (BEV y PHEV) disponibles y más asequibles no deja de crecer.



ANFAC, junto con ACEA, viene reiteradamente advirtiendo de la necesidad de adaptar la política de emisiones e industrial para la automoción a un análisis más realista y pragmático del régimen post 2035 basada en tres pilares:

- **Reforzar los esfuerzos para crear las condiciones propicias para la electrificación:** la simple revisión del Reglamento sobre el CO2 no bastará para descarbonizar el transporte por carretera. Para que los vehículos eléctricos sean prácticos y económicamente atractivos, es fundamental establecer objetivos de infraestructura más ambiciosos, realizar inversiones en la red eléctrica, llevar a cabo reformas normativas para la integración de los vehículos en la red y ofrecer incentivos sostenidos a la demanda.
- Vincular los objetivos de descarbonización de los vehículos a otras dos dimensiones fundamentales: la **competitividad y la resiliencia**. La política de emisiones no puede ser ajena a la competitividad de nuestra industria, ni a la prioridad de mantener nuestro empleo y actividad en Europa.
- En aplicación del principio de **neutralidad tecnológica**, se debería permitir todas las tecnologías de propulsión (por ejemplo, PHEV, EREV, pilas de combustible de hidrógeno, etc.), que pueden desempeñar un papel viable para reducir las emisiones en las carreteras. Las emisiones adicionales procedentes de una pequeña proporción de vehículos que no son BEV pueden compensarse mediante diversas medidas, como la renovación del parque automovilístico, una mayor proporción de combustible descarbonizado o la reducción de las emisiones en la cadena de suministro (por ejemplo, utilizando acero o aluminio con bajas emisiones de carbono o una mayor proporción de materiales reciclados en la fabricación de automóviles), la eliminación de carbono, etc.



Acerca de ANFAC

ANFAC representa a Abarth, Alfa Romeo, Automóviles Citroën España, BMW, BYD, Cupra, Dacia, DAF Vehículos Industriales S.A.U., Daimler Truck, DFSK, Ebro, Fiat, Fiat Professional, Ford España, Ford Trucks España, Hispano Suiza, Honda, Hyundai Motor España, Ineos, Isuzu, Iveco España, Jaecoo España, Jaguar, Jeep, KGM Motors España, Kia Motors Iberia, King Long, Lancia, Land Rover, Mahindra, Man Truck & Bus Iberia, Maserati España, Mazda, Maxus, Mercedes-Benz España, MG España, Mini, Mitsubishi Motors, Nissan Motor Ibérica, Omoda España, Opel España, Otokar, Peugeot Citroën Automóviles España, Peugeot España, Polestar, Porsche, Renault España, Renault Trucks, Scania Hispania, Seat, Skoda, smart, Subaru, Suzuki, Toyota-Lexus, VDL, Volkswagen Group España Distribución, Volkswagen Navarra, 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

Tfno.: 91 343 1345

Javier Herrero

Comunicación ANFAC

javier.herrero@anfac.com

