

2035

Compromiso con la limitación de la venta de
vehículos de combustión interna en España

Sobre ECODES

ECODES (Fundación Ecología y Desarrollo) es una organización independiente sin ánimo de lucro cuya misión es buscar cómplices en la ciudadanía, las organizaciones de la sociedad civil, las empresas y las administraciones públicas para acelerar la transición a una economía verde, inclusiva y responsable, enmarcada en una nueva gobernanza, mediante la innovación y la creación de puentes y alianzas. Impulsa una sociedad más sostenible y promueve la actuación desde lo local hasta lo global.

ECODES trabaja para maximizar el bienestar de todas las personas - las que estamos y las vendrán - dentro de los límites del planeta. Ello a través de la implementación del programa común de la humanidad, la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas, de la mitigación, adaptación y lucha contra el Cambio Climático, del Acuerdo de París y en el marco del Pacto Verde Europeo. Canalizar los acuerdos y compromisos alcanzados en estos marcos estratégicos hacia los diferentes niveles territoriales es otra de las máximas.

En términos sectores, el foco de trabajo se centra en la acción y movilidad climática, con iniciativas tan destacadas como la Comunidad#PorElClima; la energía y las personas, dónde sobresale el programa Ni Un Hogar Sin Energía y más recientemente el proyecto Barrio Solar y el impulso a las comunidades energéticas locales y al autoconsumo; la medición del impacto social, a través del método SROI de retorno social de la inversión; impulso a ciudades sociales, a la producción y el consumo responsable pero, también, a la cultura para la sostenibilidad, centrado en la salud y el medio ambiente, y a la cooperación al desarrollo.

De igual valor son las políticas públicas y la gobernanza climática, área de incidencia dedicada a impulsar políticas y medidas orientadas en la consecución de los objetivos climáticos, ambientales, sociales, económicos, industriales y territoriales que se enmarcan en el proceso de transición justa y transformación. Una de las líneas es aquella destinada a promover la descarbonización del sector del transporte y la movilidad a todos los niveles y teniendo en cuenta los diferentes modos de transporte - carretera, ferrocarril, marítimo, aviación -, escenarios - de lo internacional a lo local; de lo rural a lo urbano - y perspectivas - tecnológicas, fiscales, etc. -.

Fundamentación

Nos encontramos en un momento de transición y de grandes compromisos que nos debe llevar a reducir nuestras emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y a descarbonizar la economía en los próximos años. El acuerdo, pero también el gran reto, es conseguir compromisos firmes - públicos y privados - antes de 2030, porque sólo así España podrá lograr la neutralidad climática en 2050, fortaleciendo su papel en el ámbito europeo e internacional como un país próspero, tanto económica como ambiental, climática y socialmente.

Según el Inventario Nacional de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico¹, este sector fue el responsable del 27,7% de las emisiones totales de GEI de nuestro país en el año 2020. A la carretera le correspondió cerca del 26% y, de él, el asociado a la contaminación por tráfico urbano, es de más del 13%. Este sector es uno de los mayores consumidores de combustibles fósiles, generador de emisiones y causante de graves problemas de calidad del aire que provocan daños en la salud de los ciudadanos.

Además del CO₂, los óxidos de nitrógeno, otros compuestos y diferentes tamaños de partículas estos combustibles provocan, impactan y contribuyen no sólo al cambio climático sino también a la calidad del aire, directamente relacionada con el número de muertes prematuras que cada año suma Europa y España. Sólo en nuestro país fallecieron más de 40.000 personas por enfermedades asociadas a la contaminación², y más de 300.000 en EU-28³. Actualmente, sólo siete ciudades españolas entre las ochenta más pobladas cumplirían con las nuevas recomendaciones de calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud (OMS).

Esta semana, el IPCC (Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático) ha difundido en su informe⁴ la necesidad de una reducción profunda e inmediata de emisiones de gases de efecto invernadero para cumplir con el Acuerdo de París. Este documento, elaborado por la colaboración entre científicos y casi 200 países, incluye el análisis de más de 18.000 artículos y publicaciones y sitúa al transporte como pieza clave. Para cumplir con la meta del aumento de 1,5 grados de temperatura media en la tierra en 2050, las emisiones de CO₂ del transporte deberán reducirse un 59% respecto a las actuales, y un 29% para el objetivo de los 2 grados. Para ello, la alternativa que defienden es la electrificación de los vehículos. Y esto no puede ser factible si no se pone fin a los combustibles fósiles y, por ende, a los vehículos a motor propulsados por ellos. Impera detener la venta de vehículos de combustión interna.

¹ Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITERD, 2021): Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero (GEI). En línea, <https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/sistema-espanol-de-inventario-sei-/Inventario-GEI.aspx>

² Las cifras varían en función del gas / compuesto causante al que se haga referencia.

³ Ibid.

⁴ Planelles, M. (El País, 2022) *Ultimátum científico: las emisiones deben tocar techo antes de 2025 y luego caer drásticamente para evitar la catástrofe climática*. Disponible en, <https://elpais.com/clima-y-medio-ambiente/2022-04-04/ultimatum-cientifico-las-emisiones-deben-tocar-techo-antes-de-2025-y-luego-caer-drasticamente-para-evitar-la-catastrofe-climatica.html>

Antes de 2030, las emisiones del sector de la movilidad deben reducirse un 33% y, en términos globales, el país debe reducirlas un 23% respecto a 1990. Para la descarbonización, se llevará a cabo un cambio modal que afectará, según el Plan Nacional de Energía y Clima (PNEC), al 35% de los viajeros-kilómetro que hoy se realizan en vehículos de combustión convencional. El Plan Nacional también incluye el objetivo de alcanzar los 5 millones de vehículos eléctricos para 2030 -incluyendo coches y furgonetas-. Por ello, es fundamental la promoción y el fomento de políticas y medidas que impulsen la movilidad eléctrica urbana, la infraestructura de puntos de recarga y la concienciación, al tiempo que eliminan progresivamente del imaginario empresarial y social el uso de tecnologías que requieran de la combustión de combustibles fósiles.

Por su parte, la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, incluyó el compromiso de vetar la venta de turismos que emitan dióxido de carbono para 2040 y su circulación para 2050. Sin embargo, se trata de una fecha tardía que, como veremos más adelante, está entre las más alejadas del resto de países que han fijado una. Inadecuada, además, si tenemos en cuenta que la edad media de los vehículos en nuestro país se sitúa entre los 12 y los 14 años, por lo que de mantenerse el 2040 no se lograría alcanzar los objetivos de descarbonización lo antes posible a 2050.

Asimismo, el Plan Nacional de Recuperación y Transformación, que se ejecuta con fondos europeos, impulsa decididamente la transformación del sector hacia la movilidad eléctrica en todos sus aspectos. Las medidas y políticas incluidas en este marco estratégico están destinados a reducir el consumo de energía final, las emisiones de dióxido de carbono, los óxidos de nitrógeno y otras micropartículas, pero también pretenden promover cambios en la movilidad urbana y metropolitana, con una mayor participación de la forma más eficiente, en detrimento del uso de vehículos privados de baja ocupación, fomentando el uso compartido.

En esa línea se ha impulsado el PERTE dedicado al vehículo eléctrico y conectado. Está basado en la colaboración público-privada y en el fortalecimiento de las cadenas de valor de la industria de automoción española y tiene como objetivo la creación en España del ecosistema necesario para el desarrollo y fabricación de vehículos eléctricos y conectados a la red, lo que convertiría a España en el hub europeo de electromovilidad. Se prevé una inversión total de más de 24.000 millones de euros en el periodo 2021-2023, con una contribución del sector público de 4.300 millones de euros y una inversión privada de 19.700 millones de euros. Para 2023 se podrían alcanzar los 250.000 vehículos eléctricos matriculados y entre 80.000 y 110.000 puntos de recarga desplegados.

Una apuesta por el sector del automóvil, que es estratégico para el PIB nacional y para el empleo, ya que la transición es inevitable y se corre el riesgo de que España sea superada por otros países que apuestan claramente por las tecnologías de cero emisiones. Ya hay empresas que concentran la producción de vehículos 100% eléctricos en su país matriz y la de vehículos contaminantes en España. No tomar medidas en esta dirección podría posicionarnos fuera del tablero, con consecuencias para la economía y el empleo en el medio y largo plazo.

Por eso, en línea con los proyectos del sector público, la empresa privada también está apoyando esta transformación, como evidencia el compromiso adquirido el 1 de marzo de este año por parte de Stellantis de reducir en un 50% sus emisiones de CO₂ en 2030 y alcanzar la neutralidad cero en carbono en 2038⁵. El grupo automovilístico, que cuenta con tres factorías en España: Vigo, Villaverde (Madrid) y Figueruelas (Zaragoza), es el mayor fabricante de coches en España, con 905.000 en 2022.

Asimismo, la multinacional Volkswagen ha seleccionado Sagunto⁶ para la instalación de una gigafábrica de baterías, la segunda más grande después de la de Alemania y que dará empleo a 3.000 personas. El grupo prevé invertir 7.000 millones de euros para la electrificación en España. Del mismo modo, el grupo sueco Volvo se ha comprometido a la venta en 2030 de coches eléctricos únicamente y para 2025 un 50% de eléctricos puros y el resto híbridos e híbridos enchufables⁷. Estos ejemplos son la constatación del informe del IPCC, que afirma que la financiación privada ha superado a la pública en el sector del transporte, debido a los avances en energía renovable y la percepción de menor riesgo en proyectos afines.

Asimismo, en niveles administrativos distintos al estatal, se han impulsado leyes a nivel autonómico, como la prohibición de la venta de vehículos que emitan CO₂ entre 2025 y 2035, aprobada por las Islas Baleares, lo que iría en línea con el interés de un 63% de los españoles de adelantar el veto a 2035, de acuerdo con un sondeo llevado a cabo por 40db para El País.

Esta Ley se basa en la Decisión 406/2009/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el esfuerzo de los Estados miembros para reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero a fin de cumplir los compromisos adquiridos por la Comunidad hasta 2020, la cual indica en sus consideraciones preliminares que *“además de los diferentes estados miembros, los gobiernos centrales, las autoridades y organizaciones locales y regionales y los agentes del mercado (junto con los hogares y los consumidores particulares) deben contribuir a la realización del compromiso de reducción de la comunidad”*.

Siguiendo esta decisión y junto a la legislación aprobada a nivel estatal, la región de las Islas Baleares aprobó la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética, la cual persigue el cumplimiento de los compromisos internacionales que emanan del Acuerdo de París, entre los que se encuentran la descarbonización de la economía, el impulso de energías renovables y el decrecimiento de la demanda energética.

⁵ H. Menéndez, Luis (Heraldo de Aragón, 2022): Stellantis se compromete alcanzar las cero emisiones de CO₂ en 2038 <https://www.heraldo.es/noticias/economia/2022/03/01/stellantis-se-compromete-alcanzar-las-cero-emisiones-de-co2-en-2038-1556740.html?autoref=true>

⁶ Cinco Días (Cinco Días,2022). Volkswagen elige Sagunto para su gigafábrica de baterías donde invertirá 7.000 millones. https://cincodias.elpais.com/cincodias/2022/03/23/companias/1648026122_658829.html

⁷ García, F. (EL MUNDO, 2022). José María Galofré, CEO de Volvo Car España: "Un coche eléctrico sale ya más rentable que uno de combustión". <https://www.elmundo.es/ciencia-y-salud/medio-ambiente/2022/04/01/62442e95e4d4d84c618b45d4.html>

Desde el contexto europeo se urge también a emprender cambios de calado en la industria del automóvil. La Comisión Europea incluyó dentro del paquete *Fit for 55%* la prohibición de venta de vehículos de combustión interna en toda la Unión para 2035. Sigue así el ejemplo de algunas de las economías más avanzadas del continente europeo que ya se han comprometido con este plazo o incluso mucho antes. En la práctica, esta propuesta supone el fin de las matriculaciones de los vehículos de gasolina, diésel, gas natural e híbridos.

Según la Unión Europea, los vehículos de pasajeros y vehículos comerciales ligeros son responsables del 15% del total de emisiones de dióxido de carbono en Europa, además de ser la mayor fuente de emisión de óxido de nitrógeno, causando enfermedades crónicas y acabando con las vidas de 54.000 europeos cada año, y suponiendo un coste económico de 200 mil millones de euros en importaciones de productos petrolíferos. Dependencia a la que Europa debe de dar respuesta para evitar una situación como la actual, derivada del conflicto bélico en Ucrania por la invasión rusa.

El peligro que supone la dependencia energética de terceros países por los combustibles fósiles no es ninguna novedad. Tampoco lo es el perjuicio para la salud y el medio ambiente que ocasionan o el enorme coste para el Estado que supone su importación. Pero es, en una crisis como la actual, cuando verdaderamente nos damos cuenta de lo indefensos que estamos cuando energía y movilidad, que deberían ser derechos básicos de los ciudadanos, están en manos de oligarcas extranjeros o países.

El ejemplo es muy ilustrativo. Rusia recibió 104.000 millones de euros de las exportaciones de petróleo a Europa y al Reino Unido el año pasado y 43.400 millones de euros por las exportaciones de gas. En el caso de España, son Argelia y Estados Unidos los principales países de los que importamos gas en 2022; y el petróleo ruso sólo representa el 1,9% del total de importaciones del país. Por tanto, vemos cómo los Gobiernos europeos han actuado irresponsablemente retrasando la transición energética, a partir del despliegue de fuentes renovables, y dejándonos a expensas de los vaivenes geopolíticos y el cambio climático.

España es país puntero en energía renovable, cubriendo más de un 45% de la generación total de energía eléctrica mediante fuentes renovables en 2021, entre las que destaca la eólica (23%), la hidráulica (11%) y la solar fotovoltaica (8%)⁸. Sin embargo, esto representa un 9,54% de la cobertura de energía en el transporte en 2020, debido a la gran dominación del mercado por los vehículos de gasolina y diésel, y a la escasa penetración de los vehículos de batería eléctrica. Una mayor electrificación, con vehículos cero emisiones, contribuiría a la reducción de la dependencia energética, ya que una mayor parte de la demanda podría cubrirse con energía generada en el territorio, reduciendo su importación de actores externos.

Según los datos ofrecidos por ICCT - The International Council of Clean Transportation -, dentro de la Unión Europea, 2030 es el límite fijado en Irlanda, Países Bajos, Dinamarca, Grecia, Austria y Suecia para el fin de la venta de vehículos que emitan

⁸ Datos de Red Eléctrica de España.

gases de efecto invernadero. Además, Eslovenia ha establecido la misma fecha, incluyendo los vehículos híbridos enchufables.

Entre los países que han aprobado legislación menos ambiciosa en comparación con los países de su entorno encontramos sólo, además de España, a Francia, quien estableció el año 2040. Al otro lado se sitúa Noruega, como es el más ambicioso, fijando 2025; Islandia, 2030; o el Reino Unido, el cual, como parte del “Plan de 10 Puntos para la Revolución Industrial Verde”, ha adelantado la fecha del fin de la venta de vehículos de combustión, de 2040 a 2030, y 2035 para los vehículos híbridos. Además, incluye 2050 como fecha límite para la desaparición de éstos de la circulación.

Recientemente, Alemania se ha sumado a esta propuesta⁹ desechando la utilización de los llamados e-fuels y alineando al país germano completamente en línea con la propuesta de la Comisión, haciendo más fácil el camino hacia las cero emisiones y convirtiéndose en modelo a seguir para los países restantes de la región.

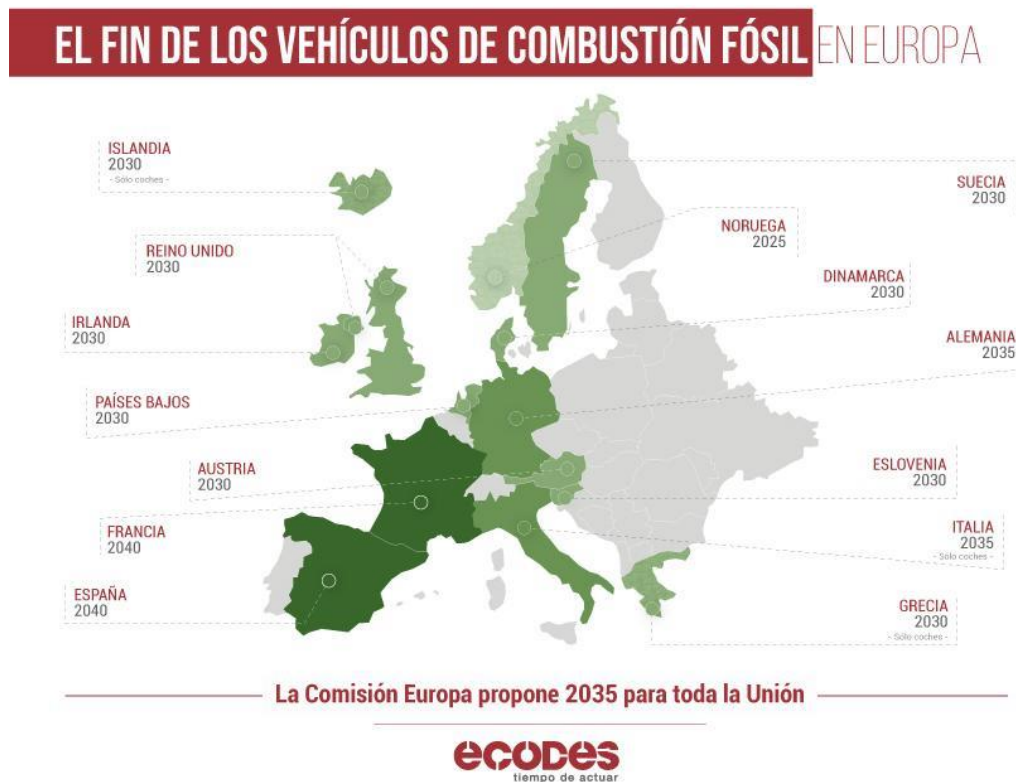


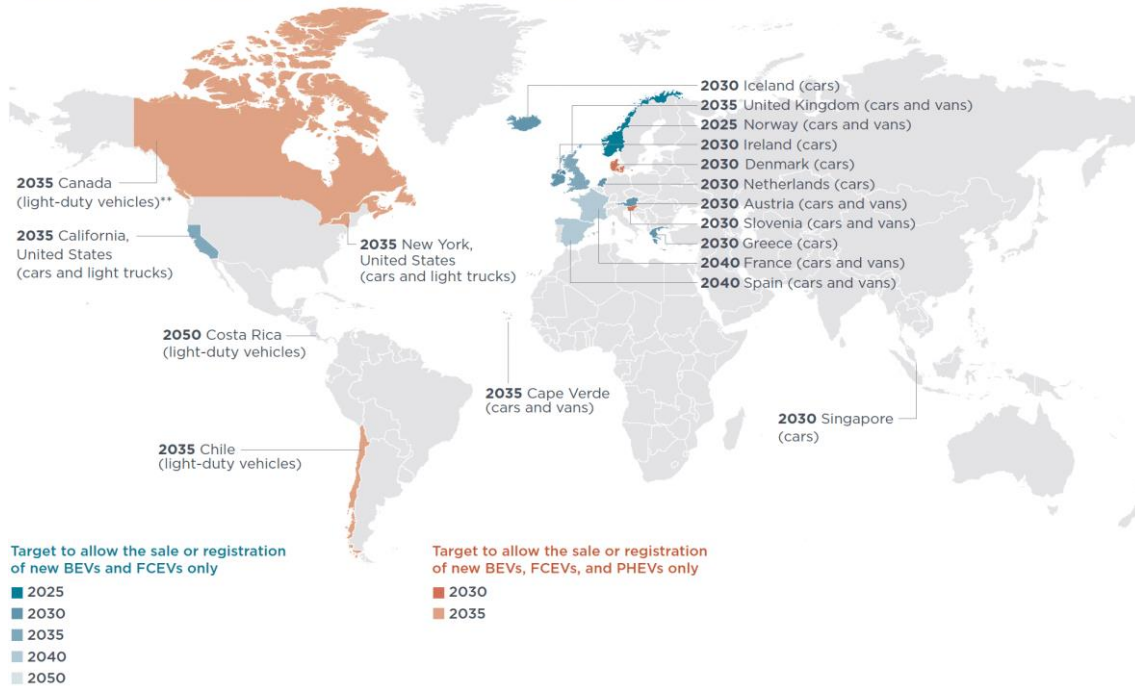
Figura 1. Apuesta por los vehículos de cero emisiones en Europa frente a los ICE. Elaboración propia

Fuera del continente europeo, Japón anunció sus planes para alcanzar el 100% de vehículos de pasajeros eléctricos e híbridos para mediados de 2030 y, en América, los países de Chile y Costa Rica han fijado 2035 y 2050, respectivamente. Además, también

⁹ Zimmerman, A. y Posaner, J. POLITICO (2022) <https://www.politico.eu/article/germany-backs-phasing-out-combustion-engine-cars-by-2035/>

ha sido suscrito por gobiernos regionales. El Gobierno Escocés ha adelantado la fecha de 2032 a 2030, como parte del Plan de Cambio Climático. Otros gobiernos que han declarado su apoyo al desarrollo de este tipo de iniciativas son la provincia canadiense de Quebec, o la de Columbia Británica. También los Massachusetts, Washington o California, en EEUU.

Governments with official targets to 100% phase out sales or registrations of new internal combustion engine light-duty vehicles (passenger cars and vans/light trucks) by a certain date* (Status: Through December 2021)



* Includes countries, states, and provinces that have set targets to only allow the sale or registration of new battery electric vehicles (BEVs), fuel cell electric vehicles (FCEVs), and plug-in hybrid electric vehicles (PHEVs). Countries such as Japan with pledges that include hybrid electric vehicles (HEVs) and mild hybrid electric vehicles (MHEVs) are excluded as these vehicles are non-plug-in hybrids.
** The Canadian province of British Columbia has set its 2040 target into binding regulation; the Canadian province of Québec has also set a target for 2035.

Figura 2. Gobiernos estatales y regionales con objetivos oficiales para la reducción progresiva del 100% de las nuevas ventas o registros de vehículos ligeros de combustión interna. Fuente: ICCT- The International Council of Clean Transportation. Diciembre de 2021.

Estos compromisos voluntarios de determinados gobiernos en diferentes niveles gozan de gran respaldo como, por ejemplo, el de la Agencia Internacional de la Energía. Y es que poner fecha de caducidad a la tecnología de combustión interna además está económicamente justificado dado que, en 2027 a más tardar, resultará más barato fabricar furgonetas y automóviles eléctricos en Europa que vehículos propulsados por combustibles fósiles en todos los segmentos, según un estudio realizado por BloombergNEF (BNEF)¹⁰.

Por su parte el sector también espera señales. En abril de 2021, 27 empresas europeas ya hicieron un llamamiento para que los legisladores comunitarios fijen en 2035 el final

¹⁰ BloombergNEF (2021): Hitting the EV inflection point. En línea , https://ecodes.org/images/que-hacemos/01.Cambio_Climatico/Incidencia_politicas/Movilidad/20210510_Electric_Vehicle_Price_Parity_and_Adoption_in_Europe_Final.pdf

de la venta de nuevas furgonetas y automóviles de combustión¹¹. Sumado a propuestas más ambiciosas en reducción de CO₂ antes de 2030, como la propuesta de la ONU, de dejar de producir coches de combustión interna en 2035, se aumentará la provisión de vehículos eléctricos asequibles, haciendo realidad las emisiones nulas en movilidad para empresas y ciudadanos, incluidos aquellos con menor poder adquisitivo.

Al mismo tiempo, la ciudadanía está igualmente concienciada sobre la urgencia e importancia de acometer la transición ecológica lo antes posible. Así lo demuestran varias encuestas recientes. Una de ellas, realizada por *YouGov* en 15 urbes de Europa encontró que el 63% de los residentes en ciudades en Europa apoyan la prohibición, incluso con cinco años de antelación, en 2030. Tres de cada cuatro habitantes de Madrid y Barcelona lo sustentan¹².

Otra, realizada por 40dB y difundida en el marco de la COP26, encontró que una amplia mayoría de españoles están a favor del abandono del vehículo de combustión: el 89% considera urgente actuar contra el cambio climático y el 63% apoya que se adelante a 2035 la prohibición a los nuevos automóviles de gasolina y diésel¹³. Sin olvidar que Naciones Unidas instó a todos los países desarrollados a dejar de fabricar coches de gasolina, diésel u otros combustibles fósiles en 2035¹⁴.

En virtud del papel de las administraciones territoriales y sus competencias, las actuaciones y posicionamientos que de ellas se deriven se erigen esenciales para adoptar un compromiso común sobre la limitación a la venta de vehículos contaminantes.

¹¹ Híbridos y eléctricos (2021): 27 grandes empresas piden prohibir la venta de coches con motor de combustión en 2035. En línea, <https://www.hibridosyelectricos.com/articulo/sector/27-grandes-empresas-piden-prohibir-venta-coches-motor-combustion-2035/20210428152642044660.html>

¹² Europa Press (2021): Tres de cada cuatro habitantes de Madrid y Barcelona prohibirían vender coches de combustión en 2030. En línea, <https://www.europapress.es/motor/sector-00644/noticia-tres-cada-cuatro-habitantes-madrid-barcelona-prohibirian-vender-coches-combustion-2030-20210412112104.html>

¹³ Planelles, Manuel y Medina, Miguel Ángel (El País, 2021): Una amplia mayoría de españoles, a favor del abandono del coche de combustión. En línea, <https://elpais.com/clima-y-medio-ambiente/2021-11-01/una-amplia-mayoria-de-espanoles-a-favor-del-abandono-del-coche-de-combustion.html>

¹⁴ M. Diez, Pablo (ABC, 2021): La ONU pide acabar con los coches de combustión entre 2035 y 2040. En línea, https://www.abc.es/sociedad/abci-pide-acabar-coches-combustion-entre-2035-y-2040-202110141806_noticia.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.google.es%2F

Conclusiones y solicitud

- La ciudadanía está comprometida en la lucha contra el cambio climático y demanda una actuación más estricta de poderes públicos e industria contra los vehículos que emitan gases de efecto invernadero, los cuales afectan social (salud), medioambiental (escasez de recursos) y económicamente (empleo).
- Se han dado pasos y aprobado legislación en una minoría de países del conjunto del planeta, la mayor parte localizados en Europa. Sin embargo, la mayoría representan medidas muy tímidas que no son suficientes para frenar el cambio climático.
- El conjunto de los niveles de la administración: Unión Europea, Estatal, Regional y Entidades Locales debe establecer medidas con urgencia, que tengan en cuenta a empresas y ciudadanos.

Por todo ello, solicitamos:

1. Su compromiso con la descarbonización del sector del transporte a través de su electrificación en su región para cumplir con los objetivos y compromisos adoptados lo antes posible a 2050.
2. Su respaldo y apoyo a una posición favorable del Gobierno de España a la propuesta de la Comisión Europea, en el marco del paquete legislativo *Fit for 55*, que fija en 2035 a más tardar el fin de la venta de turismos y vehículos comerciales ligeros de combustión interna.
3. La inclusión en la herramienta legal pertinente, ya creada, en proyecto o en proceso de tramitación de una fecha límite a la venta y circulación de turismos y vehículos comerciales ligeros que no sean de cero emisiones no más tarde de 2035.
4. Promover, en el marco de las competencias autonómicas y de los espacios de interlocución pertinentes, compromisos locales con una movilidad urbana de cero emisiones para 2030.



Plaza San Bruno, 9
50001 - Zaragoza (España)

Telf.: +34 976 29 82 82
ecodes@ecodes.org

www.ecodes.org

