Objetivos europeos de emisiones de CO_2 de coches y furgonetas

Estado de situación, posicionamiento y demandas ante su revisión

23 de octubre de 2026

ecodes
tiempo de actuar

Resumen

La Unión Europea está revisando el reglamento que fija los límites de emisiones de CO_2 de los turismos y las furgonetas nuevos. Sobre la mesa hay varias propuestas, como la del ponente del Parlamento Europeo, Massimiliano Salini (Grupo del PPE), un pacto entre PPE, S&D y Renew Europe y el acuerdo sellado entre Francia y Alemania, que buscan debilitar y flexibilizar los objetivos de 2035 y, en algunos casos, también los de 2030.

Nuestra posición. Creemos que hay que mantener los objetivos vigentes: reducir las emisiones de los turismos nuevos un 55% en 2030 y un 100% en 2035, y también un 100% en 2035 en las furgonetas. En las furgonetas, la Comisión propone un 40% en 2030 en lugar del 50% vigente: no es lo ideal, pero puede asumirse si no hay ninguna rebaja adicional.

¿Por qué?

- **Funcionan.** Los objetivos están generando ventas récord de coches eléctricos a batería, más modelos y más baratos, y una parte importante del mercado ya cumple el objetivo intermedio de 2025-2027.

- **Convienen a España.** Protegen a los hogares de la volatilidad del petróleo, reducen la dependencia energética y suponen una oportunidad económica e industrial para reforzar nuestra competitividad y garantizar empleos estables y de calidad en la segunda industria automovilística europea.

- **Debilitarlos sale caro.** Frenaría los modelos asequibles, aumentaría las emisiones y la factura de petróleo y dejaría a los fabricantes europeos peor situados frente a sus competidores chinos.

¿Qué pedimos?

1. **A los eurodiputados y eurodiputadas españoles:** votar en contra de las propuestas que rebajen los objetivos para 2030 y 2035, o que los vacíen con

promedios, créditos y excepciones.

2. **Al Gobierno de España:** mantener la posición que viene defendiendo, también tras el acuerdo sellado entre Francia y Alemania el 16 de octubre, y no respaldar en el Consejo ningún acuerdo que reduzca los objetivos.

3. **A todas las partes:** si hace falta flexibilidad, limitarla a mecanismos acotados y comprobables, y acompañar la regulación con ayudas estables a la demanda y con red de recarga.

Cifras

- 1,93 millones de coches eléctricos a batería matriculados en la UE entre enero y septiembre de 2026, un 48,5% más que un año antes (ACEA).

- En septiembre, los eléctricos a batería alcanzaron el 29,9% de las matriculaciones en la UE (ACEA); en España, el 18,5% (ANFAC).

- 100.508 turismos eléctricos de batería (BEV, sin contar los híbridos enchufables) matriculados en España de enero a septiembre, un 39,5% más (ANFAC).

- Más de 150 modelos de turismos eléctricos de batería en el mercado europeo, de todos los segmentos, y unos 60 lanzamientos en 2026, casi cuatro veces la media anual de 2021-2025. Además, a finales de 2026 habrá 16 modelos con precio de partida inferior a 25.000 €, el doble que un año antes (T&E).

- El transporte por carretera fue el responsable del 31,6% de las emisiones de España en 2025, el triple que toda la generación eléctrica (MITECO, avance del inventario).

- Con la propuesta Salini, la cuota de eléctricos a batería se quedaría en el 22% de las ventas en 2030 frente al 57% que resultaría si se mantienen los objetivos del reglamento actual, según T&E.

1. Un momento decisivo: contexto

La propuesta de la Comisión. El 16 de diciembre de 2025, dentro del paquete de medidas para el sector del automóvil, la Comisión Europea propuso reducir del 100% al 90% el objetivo de emisiones de CO_2 de turismos y furgonetas para 2035, con el 10% restante compensable mediante créditos de acero de bajo carbono fabricado en la UE y de combustibles renovables. También propuso rebajar del 50% al 40% el objetivo de 2030 para furgonetas, ampliar los promedios de cumplimiento e incentivar con créditos adicionales a los eléctricos pequeños “Made in Europe”.

¿Qué es el promedio de cumplimiento? Hoy cada fabricante debe cumplir su objetivo cada año. Con un promedio, puede quedarse corto un año y compensarlo en otros del mismo período, y el cumplimiento se evalúa al final. Ya se aplica de forma excepcional en 2025-2027 (tres años). La Comisión propone repetirlo en 2030-2032, con amplio respaldo de los Estados; el eurodiputado italiano Massimiliano Salini y algunos Estados miembros quieren ampliarlo a cinco años (2028-2032).

La propuesta de Salini. El ponente del Parlamento Europeo es el italiano Massimiliano Salini, del Grupo del PPE (Partido Popular Europeo). Presentó su informe el 2 de junio de 2026 en la Comisión de Medio Ambiente, Clima y Seguridad Alimentaria (ENVI, por sus siglas en inglés), que dirige la tramitación en la Eurocámara. Mantiene el 90% de la Comisión, pero sin exigir compensar el 10% restante, y añade créditos de hasta el 10% por combustibles y del 7% por acero. Además, amplía el promedio a cinco años, congela el factor de utilización de los híbridos enchufables, considera de cero emisiones a los vehículos que funcionan exclusivamente con ciertos combustibles renovables y rebaja al 80% el objetivo de 2035 para furgonetas. Las comisiones de Transportes (TRAN) e Industria (ITRE), que emiten opinión, aplazaron del 5 al 22 de octubre su votación, y ENVI, que lidera

el expediente, vota a principios de noviembre. El voto del pleno se prevé entre el 23 de noviembre y diciembre, según las fuentes, y el Parlamento lo condiciona a acordar antes la parte de automoción de la Ley de Aceleración Industrial.

El compromiso del centro del Parlamento. El 20 de octubre, según Spiegel y Agence Europe, los grupos PPE, S&D y Renew Europe pactaron un objetivo del 87,5% para 2035 en turismos, por debajo del 90% de la Comisión, con incentivos al acero de bajo carbono. Las comisiones TRAN e ITRE aprobaron el 22 de octubre un compromiso preliminar. Los Verdes/ALE y La Izquierda (The Left) proponen un 95%.

El pacto franco-alemán. Handelsblatt (diario económico alemán de referencia) y la FAZ (Frankfurter Allgemeine Zeitung, diario alemán de ámbito nacional) adelantaron a principios de octubre que Francia y Alemania preparaban un acuerdo. El 16 de octubre, al margen del Consejo Europeo, el canciller Friedrich Merz y el presidente Emmanuel Macron lo sellaron: Alemania acepta una preferencia europea más estricta ("Made in Europe") y Francia, flexibilizar el objetivo de 2035. Es una posición conjunta de ambos Gobiernos que todavía no modifica la legislación: necesita el respaldo de los demás Estados en el Consejo y del Parlamento Europeo. Lo que se conoce de su contenido:

- **Objetivo de 2035.** Mantiene el 90% de la Comisión, pero sin obligar a compensar el 10% restante con créditos de acero de bajo carbono o de combustibles renovables. Con ello se abre la puerta a seguir matriculando coches de combustión e híbridos después de 2035. Según el texto que recoge electrive, se tendría en cuenta el uso creciente de combustibles renovables en el parque existente.

- **"Made in Europe" en el automóvil.** Según Euronews, el 70% de los componentes del coche, sin contar la batería, tendría que producirse en Europa y el 10% del contenido de la batería, proceder de fuentes europeas. La preferencia se extendería a socios europeos cercanos (Reino Unido, Noruega, Islandia y Suiza) que firmen acuerdos de reciprocidad y garanticen

que no sirven de puerta trasera a terceros países, y las ayudas públicas se orientarían sobre todo a la producción europea.

- **Reacciones.** La patronal europea de fabricantes (ACEA) lo considera un paso adelante, pero echa en falta flexibilidades clave; T&E lo califica de "error histórico" para el clima y para la industria europea.

- **Tensiones dentro de Alemania.** El SPD, socio de Gobierno de Merz, retrasó la firma hasta obtener garantías sobre empleo e industria, y la ministra socialdemócrata de Medio Ambiente defendía un objetivo del 95%, con el 5% restante compensado con acero de bajo carbono (Euronews, Bloomberg).

Qué se sabe del "Made in Europe". El 4 de marzo de 2026 la Comisión propuso la Ley de Aceleración Industrial (Industrial Accelerator Act), que introduciría requisitos de origen europeo y bajo carbono en la contratación pública y las ayudas, incluidos determinados vehículos. En la propuesta se define el "vehículo europeo" con tres niveles: ensamblaje en la UE, un 70% de contenido local desde el inicio y un 50% para componentes críticos a los tres años. En el reglamento de CO_2, el supercrédito hasta 2034 para eléctricos pequeños "Made in Europe" deja la definición exacta a un acto delegado. La definición final sigue en negociación: el acuerdo franco-alemán propone una versión más estricta para el automóvil (véase arriba) y el voto en ITRE sobre esta ley se prevé para diciembre.

La minoría de bloqueo. En el Consejo, aprobar una norma exige al menos 15 Estados que sumen el 65% de la población; bloquearla, al menos cuatro Estados que superen el 35%. Los siete países que en junio pidieron no rebajar los objetivos (España, Dinamarca, Francia, Luxemburgo, Países Bajos, Portugal y Suecia) reunían esa minoría. Con el giro de Francia, el más poblado, el bloque deja de alcanzarla, según cálculos propios a partir de datos de población de Eurostat: en torno al 36% con Francia y al 21% sin ella.

España no debe cambiar de posición. España suscribió ese escrito de junio y la vicepresidenta Sara Aagesen ha rechazado que sea el momento de reducir los

objetivos. Que Francia haya cambiado de postura no cambia los intereses de España. Según la prensa, España y Francia impulsaron en otoño los supercréditos para eléctricos pequeños que recoge la propuesta de la Comisión, como alternativa a rebajar el objetivo.

2. Los objetivos actuales ya están funcionando

Ventas récord y un mercado que se acelera

De enero a septiembre de 2026, los eléctricos de batería han alcanzado el 22,7% de las matriculaciones en la UE, frente al 16,1% de un año antes, y han superado ya a los coches de gasolina (ACEA). En septiembre llegaron al 29,9% en la UE y, según T&E, al 31% en los diez mercados que analiza: un 42% en Francia, un 35% en Alemania, un 19% en España y un 8% en Italia. Varios de los países que defienden mantener los objetivos superan o rondan ya el 50%: según las asociaciones nacionales sectoriales, en septiembre los eléctricos fueron el 47,7% de las matriculaciones de turismos en Portugal, en torno al 53% en los Países Bajos, el 49% en Suecia y cerca del 89% en Dinamarca.

Los fabricantes europeos se han llevado el 53% del crecimiento del primer semestre y marcas europeas copan siete de los diez modelos eléctricos más vendidos, según T&E.

Más modelos y más baratos

Hasta 2024 los objetivos eran planos y los fabricantes tenían pocos incentivos para lanzar modelos asequibles. Con el objetivo intermedio de 2025-2027 el mercado cuenta ya con más de 150 modelos de turismos eléctricos de batería, de todos los segmentos, y se prevén unos 60 lanzamientos en 2026. A finales de año se estima que habrá 16 modelos con precio de partida inferior a 25.000€, el doble que el año anterior, y las ventas de estos modelos serán siete veces las de 2024. Según las estimaciones de T&E, de cara a 2028 se esperan cerca de diez modelos por debajo de 20.000€, y en torno al 60% de los modelos asequibles se fabricarán en la UE. Por origen de la marca, los fabricantes europeos concentran cerca del 60% de la oferta

de modelos eléctricos (añadieron 16 en el primer semestre) y los chinos, el 21% (añadieron 11); de los 24 modelos de menos de 30.000€, 10 son de marcas europeas. Por lugar de fabricación, entre los de menos de 25.000€ conviven los hechos en China (MG4, Leapmotor B03X, Geely E2 o el actual Dacia Spring, de una marca europea) con los hechos en Europa (Renault 5 y Twingo, Cupra Raval, VW ID.Polo, Škoda Epiq, Citroën ë-C3 o Fiat Grande Panda), y los lanzamientos previstos para 2027-2028 son mayoritariamente europeos. La definición legal de "fabricado en Europa" sigue en negociación (véase el apartado 1).

Los fabricantes cumplen

El objetivo intermedio vigente para 2025-2027 exige reducir un 15% las emisiones medias respecto a 2021: 93,6 gramos de CO_2 por kilómetro en turismos y 153,9 en furgonetas. Desde 2025 puede cumplirse como promedio de tres años (Reglamento (UE) 2025/1214). Las emisiones medias de los turismos nuevos cayeron un 28% entre 2019 y 2024 (Comisión Europea).

A mitad de ese período, los fabricantes han cerrado el 75% de la distancia que les separaba del objetivo. BMW, los grupos Mercedes-Volvo y Tesla-Ford, Stellantis y Kia ya lo cumplen; Renault está a menos de 1 g/km, Porsche a menos de 2 y Volkswagen a unos 7, y se espera que todos los fabricantes europeos cumplan a tiempo (T&E).

Según las declaraciones de los propios fabricantes a sus inversores, recopiladas por T&E, el coche eléctrico alcanzará la rentabilidad del de combustión a finales de la década gracias a la escala que genera la regulación. BMW y Volvo Cars afirman que sus modelos más recientes ya la alcanzan, con plataformas nuevas (Neue Klasse y SPA3); Renault obtiene más margen con sus eléctricos más pequeños que con los grandes; y Stellantis prevé que su eléctrico de unos 15.000€, basado en la plataforma STLA One, alcance la paridad de costes con los de combustión en 2028.

3. En España: más eléctricos, menos gasto en combustibles y más energía propia

Un mercado despegando

Entre enero y septiembre de 2026 se matricularon en España 100.508 turismos eléctricos de batería (BEV), un 39,5% más y el 11% del mercado. En septiembre fueron 17.366, el 18,5%, el máximo mensual hasta ahora. Si se suman los híbridos enchufables (PHEV), los turismos electrificados fueron 217.298 en los nueve meses (el 23,8% del mercado) y 31.945 en septiembre: uno de cada tres turismos nuevos (34%), según ANFAC. España parte de una cuota de eléctricos de batería inferior a la media europea, que alcanza el 22,7% entre enero y septiembre (ACEA). Por eso necesita un marco estable que aproveche y refuerce nuestra capacidad industrial, nuestra mano de obra cualificada, y traiga a nuestro mercado modelos cada vez más asequibles.

El sector del transporte es el principal emisor

Según el avance del Inventario Nacional de Emisiones del Ministerio para la Transición Ecológica (julio de 2026), el transporte fue en 2025 el sector que más gases de efecto invernadero emitió en España: el 34,2% del total, con 92,5 millones de toneladas de CO_2 equivalente. Solo el transporte por carretera supuso el 31,6% (85,6 millones de toneladas) y creció un 2,4% respecto a 2024, más del triple que toda la generación eléctrica (10,2%). Sin reducir las emisiones de coches y furgonetas, cumplir los compromisos climáticos de España es muy difícil.

El liderazgo industrial y los objetivos ambientales no están reñidos. Desde que existe el objetivo de 2025-2027, los fabricantes europeos han captado más de la mitad del crecimiento del mercado eléctrico y las plantas españolas han batido su récord de inversión (3.197 millones de euros en 2025, destinados sobre todo a electrificar). En junio de 2026, una coalición amplia que reúne, entre otras, a Eurelectric (empresas eléctricas), BEUC (consumidores), ChargeUp Europe y E-Mobility Europe (recarga y movilidad eléctrica), Eurocities (ciudades) y la Sociedad Respiratoria Europea pidió a

los jefes de Estado y de Gobierno de la UE salvaguardar los objetivos de CO_2 en lugar de rebajarlos.

Menos dependencia exterior y menos exposición al precio del petróleo

España importa el 68,4% de la energía que consume y los productos petrolíferos son el 46% de su energía primaria; el transporte es el principal consumidor de energía final (Balance Energético 2024, MITECO).

La crisis energética de este año lo ha mostrado. Según el Boletín Petrolero de la UE, a finales de septiembre el precio medio semanal de la gasolina y del gasóleo en España rondaba los 1,93 euros por litro, el nivel más alto desde julio de 2022. Son precios medios y ya incluyen las rebajas fiscales del Gobierno: sin la de 20 céntimos por litro, el gasóleo habría superado los 2 euros (cálculo propio con datos de la OCU y del Ministerio de Hacienda). Y ya en marzo, Euronews señalaba que en muchas gasolineras de grandes ciudades y autopistas se superaban los 2 euros por litro. Entre el 28 de febrero y el 28 de septiembre, según la OCU, la gasolina subió de 1,48 a 1,935 euros por litro (+30,7%) y el diésel de 1,437 a 1,931 (+34,4%). En septiembre, el IPC del INE registraba subidas interanuales del 34% en el gasóleo y del 27,5% en la gasolina. A finales de septiembre, llenar un depósito de 55 litros de diésel costaba unos 105 euros, unos 28 más que un año antes.

El Gobierno ha aprobado además bonificaciones a los combustibles fósiles, aunque no es el camino. En marzo (Real Decreto-ley 7/2026) redujo del 21% al 10% el IVA de carburantes, electricidad y gas, bajó el impuesto de hidrocarburos al mínimo europeo y concedió 20 céntimos por litro de gasóleo profesional a transportistas, agricultores y pescadores, dentro de un plan de más de 5.000 millones de euros. Desde entonces ha ido reconvirtiendo las ayudas, que desde julio se centran en un solo impuesto: para octubre, 20 céntimos por litro en el impuesto de hidrocarburos, 13 en noviembre y 6 en diciembre, ampliables si la inflación lo exige, según señala el Ministerio de Hacienda.

En el conjunto de la UE, T&E estima que el encarecimiento del petróleo ha costado a los usuarios y profesionales de la carretera unos 53.000 millones de euros, unos 40.000 de ellos en diésel. Según el Boletín Petrolero de la Comisión, el precio medio del diésel en la UE ha subido cerca de un 40% desde el inicio de la guerra, y el centro de estudios Bruegel calculó en abril que un petróleo sostenido a 100 dólares el barril añadiría unos 100.000 millones de euros a la factura de importación de petróleo de Europa en 2026.

Una energía más barata y cada vez más nuestra

En 2025, el 55,5% de la electricidad generada en España fue renovable (el 56,6% contando el autoconsumo) y el 75,5% estuvo libre de emisiones (Red Eléctrica de España). Mover un coche con electricidad es, por tanto, mover un coche con energía cada vez más producida aquí, más renovable y menos expuesta al petróleo. La electricidad al consumidor también se ha encarecido este año, pero un 11,4% interanual (INE), muy por debajo del 27,5-34% de los carburantes, y recorrer 100 kilómetros con un coche eléctrico cuesta, en media europea, la mitad que con uno de combustión (T&E, septiembre de 2026).

4. Una oportunidad para la industria y el empleo

Una industria estratégica

España es el segundo fabricante de vehículos de Europa y el noveno del mundo. En 2025 ensambló 2.274.026 vehículos (un 4,3% menos que en 2024), con 53.943 empleos directos en las plantas de montaje y una inversión récord de 3.197 millones de euros (+24,7%), destinada sobre todo a adaptar las fábricas a los vehículos electrificados. El 86% de la producción se exporta y la recaudación fiscal de la automoción sumó 41.995 millones de euros, según datos de ANFAC. El conjunto de la automoción supone en torno al 10% del PIB y el 16% de las exportaciones de bienes (ICEX-Invest in Spain, con datos de ANFAC).

A su alrededor está la industria de componentes. Según Sernauto, ésta facturó 40.949 millones de euros en 2025, exportó 24.688 millones (el 68% a la UE) y

emplea a 325.850 personas, 203.658 de ellas de forma directa; aporta el 75% del valor de un vehículo. En conjunto, el sector de automoción (fabricación, venta y reparación) ocupaba a 590.183 personas a finales de 2025, el 2,7% del empleo nacional, con un 90% de contratos indefinidos y una temporalidad inferior a la media española , según Randstad Research.

La transición ya está en marcha

Por ejemplo, en Figueruelas (Zaragoza), Stellantis inició oficialmente el 16 de octubre la producción en serie del Leapmotor B10 (modelo del socio chino de Stellantis), con más de 400 contrataciones, y construye junto a CATL una gigafactoría de baterías, con una inversión anunciada de 4.100 millones de euros y una capacidad de hasta 50 GWh. La planta, que ya produce el Opel Corsa, el Peugeot 208 y el Lancia Ypsilon, fabricará también el Leapmotor B05 en 2027. Y las oportunidades crecen: según un estudio de T&E, las exportaciones de eléctricos de la UE casi se triplicarán en cinco años (de 0,6 millones en 2026 a 1,6 millones en 2031) y, si se mantiene el objetivo de 2030, en ese año podrían venderse en la UE más de un millón de eléctricos de menos de 20.000€ y más de dos millones de menos de 30.000€, un mercado nuevo en el que pueden competir las plantas ya adaptadas.

Lo que nos jugamos

- **Demanda y carga de trabajo.** Rebajar los objetivos reduciría la demanda europea de eléctricos y, con ella, la carga de trabajo de las plantas que ya se han adaptado a fabricarlos.
- **Inversión y proyectos nuevos.** Las inversiones se han decidido con la hoja de ruta actual como horizonte. Cambiar las reglas resta certidumbre para atraer los proyectos siguientes y para que las matrices asignen a España nuevos modelos, así como para seguir avanzando en el desarrollo de la industria de baterías.

- **Cualificación y empleo estable.** La electrificación exige nuevas cualificaciones (baterías, electrónica de potencia, software) y puede sostener empleos industriales estables en torno a las fábricas existentes y nuevas. Sin demanda, esa reconversión se frena.

- **Competitividad frente a China.** Con los objetivos vigentes, las ventas mundiales de eléctricos de los fabricantes europeos podrían acercarse a las de los chinos en 2035; con la propuesta Salini serían la mitad, según estima T&E.

5. Lo que supondría debilitar los objetivos

La propuesta del eurodiputado italiano del Partido Popular Europeo suma todas las flexibilidades posibles. Mantiene el 90% de la Comisión, pero sin exigir compensar el 10% restante, y añade créditos de hasta el 10% por combustibles y del 7% por acero de bajo carbono; sumado todo, T&E calcula una reducción efectiva en 2035 del 73% en lugar del 100% (100 menos 10 sin compensar, 10 y 7). Las cifras de créditos figuran en el borrador del informe. Además, elimina la corrección del factor de utilización de los híbridos enchufables, promedia el objetivo en cinco años (2028-2032) y crea una excepción amplia para vehículos que funcionan exclusivamente con «combustibles elegibles» (biocombustibles con requisitos de sostenibilidad débiles).

Según los análisis realizados por T&E, sus efectos serían:

- **Menos eléctricos:** una cuota del 22% en 2030 (frente al 57% del reglamento actual) y del 39% en 2035 (frente al 100%). En el caso extremo, los fabricantes podrían cumplir sin vender ningún eléctrico desde 2030.

- **Menos modelos asequibles:** las ventas de modelos de menos de 25.000€ caerían casi tres cuartas partes en 2030, y los compradores se quedarían con modelos más grandes y caros.

- **Más emisiones:** 2,8 gigatoneladas de CO_2 adicionales entre 2025 y 2050, un 40% más que con la norma vigente.
- **Más petróleo importado:** unos 3.500 millones de barriles adicionales hasta 2050, equivalentes a 288.000 millones de euros más en importaciones de petróleo.
- **Peor posición industrial:** con la propuesta Salini, las ventas mundiales de eléctricos de los fabricantes europeos serían en 2035 la mitad que las de los chinos (5,7 frente a 11,9 millones). Con los objetivos vigentes, Europa podría acortar esa distancia.
- **Menos certidumbre:** la incertidumbre sobre el ritmo de la transición destruiría el caso de negocio de las inversiones en eléctricos.

La propuesta de la Comisión es un paso atrás: T&E estima que reduciría al 85% la cuota eléctrica de 2035 (el ICCT, en torno al 83%) y aumentaría en torno a un 10% las emisiones de los turismos entre 2025 y 2050.

El acuerdo franco-alemán (90% sin compensar el 10% restante) y el compromiso del 87,5% pactado por PPE, S&D y Renew en el Parlamento irían todavía más lejos que la Comisión: dejarían espacio para coches de combustión e híbridos después de 2035, cuando los híbridos enchufables emiten en carretera en torno a seis veces más de lo declarado (véase el apartado 6).

6. Más eficiente, más barato y más limpio

Ciclo de vida. Según el Consejo Internacional de Transporte Limpio (ICCT, por sus siglas en inglés: International Council on Clean Transportation), un coche eléctrico de batería vendido hoy en Europa emite un 73% menos de gases de efecto invernadero a lo largo de su vida que uno de gasolina, incluyendo la fabricación y el reciclado de la batería, y un 78% menos con electricidad 100% renovable. Los híbridos sólo reducen un 20% y los enchufables un 30%. La “deuda” de emisiones

de fabricar la batería se compensa a unos 17.000 kilómetros, normalmente entre uno y dos años de uso.

Híbridos: emiten más de lo que dicen las cifras oficiales. El ICCT analizó los datos de los medidores de consumo de unos 8 millones de coches matriculados en Europa entre el año 2021 y 2023. Los híbridos enchufables emiten en la carretera casi cinco veces más CO_2 que sus valores oficiales (un 401% más en 2023, frente al 265% de 2021): 134 g/km reales frente a 29 oficiales. Los datos más recientes de la Agencia Europea de Medio Ambiente, sobre los vehículos matriculados en 2024, elevan la diferencia a casi seis veces (145 g/km reales frente a 24 oficiales), solo un 14% menos que un coche de combustión convencional (169 g/km). Los coches de combustión, incluidos los híbridos, superan en un 19% sus valores oficiales. La propia Comisión Europea ya había medido que los enchufables emitían 3,5 veces lo declarado. El resultado es que las emisiones oficiales de los coches nuevos bajaron un 28% entre 2018 y 2023, pero las reales solo un 15%. Por eso conviene mantener la corrección del factor de utilización, que hace que la norma mida la realidad, y no tratar a los híbridos como equivalentes a los eléctricos a batería.

Biocombustibles. Deben reservarse para los sectores difíciles de electrificar, como la aviación y el transporte marítimo. ECODES desarrolla un amplio trabajo sobre esta cuestión. Nuestros estudios muestran que en 2023 se importó el 80% de las materias primas, que el aceite de cocina usado, un recurso escaso y sujeto a sospechas de fraude, supone el 28% de ellas y que el 75% del biodiésel y el 86% del HVO (aceite vegetal hidrotratado) dependen de solo tres países: China, Indonesia y Malasia. No refuerzan, por tanto, la independencia energética, y alimentar con ellos los coches es mucho menos eficiente que cargar directamente un eléctrico con electricidad renovable. Según las estimaciones sobre la propuesta Salini, su demanda de biocombustibles en 2050 aumentaría entre un 42% y un 102% y la demanda total del transporte sería de dos a doce veces lo que puede obtenerse de forma sostenible, con un déficit cubierto por importaciones difíciles de verificar.

Salud. Los coches de combustión emiten contaminantes locales (óxidos de nitrógeno y partículas) que se respiran donde viven las personas. Según la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), en 2023 la exposición a partículas finas por encima de las recomendaciones de la OMS causó 13.317 muertes prematuras en España y unas 182.000 en la UE, y la exposición al dióxido de nitrógeno (NO_2), un gas asociado fundamentalmente al tráfico, unas 34.000 en la UE. Un estudio de ISGlobal sobre unas 1.000 ciudades europeas, publicado en *The Lancet Planetary Health*, situó a Madrid como la ciudad con más muertes atribuibles al NO_2, y otro estimó que reducir un 25% el tráfico en Barcelona evitaría cerca de 200 muertes prematuras al año. Reducir el tráfico de vehículos de combustión es una de las palancas más directas para mejorar el aire de nuestras ciudades. La Sociedad Respiratoria Europea forma parte de la coalición que pide mantener los objetivos.

7. Los intereses de España pueden no ser los de otros

Lo que se negocia entre Francia, Alemania e Italia no tiene por qué convenirnos.

- **Industria y competitividad.** España es el segundo fabricante de Europa, exporta el 86% de lo que ensambla y envía el 68% de sus componentes a la UE: nuestra industria depende de que el mercado europeo siga creciendo en eléctricos a batería. Con los objetivos vigentes, las plantas ya adaptadas pueden competir en los segmentos pequeños y asequibles que más crecen. Rebajarlos ayuda sobre todo a quienes necesitan más tiempo para seguir vendiendo modelos de combustión, no a quienes ya se han adaptado.

- **Cualificación y empleo de calidad.** El sector ocupa a casi 600.000 personas, con un 90% de contratos indefinidos, según Randstad Research. La electrificación exige nuevas cualificaciones (baterías, electrónica de potencia, software, mantenimiento de alta tensión), además de una parte de las actuales, por lo que mantener los objetivos es la vía para que se mantengan los empleos estables actuales, se reemplacen otros y se generen nuevos.

- **Una vida más barata para las personas y los profesionales.** En un año, los carburantes han subido entre un 27,5% y un 34% y la electricidad un 11,4%, según el INE; llenar un depósito de diésel cuesta unos 28 euros más que hace un año, y el Estado ha destinado más de 5.000 millones de euros a un plan de respuesta a la crisis, con ayudas de 20 céntimos por litro de gasóleo para transportistas, agricultores y pescadores. Con los objetivos vigentes, las ventas de modelos de menos de 25.000€ se multiplican por siete en 2026 respecto a 2024 y los de menos de 30.000€ alcanzarán cerca de una cuarta parte del mercado eléctrico en 2027; recorrer 100 kilómetros cuesta, en media europea, la mitad que con uno de combustión (T&E, septiembre de 2026). Para autónomos, pymes y transportistas, que dependen del gasóleo, electrificar es reducir su exposición a la volatilidad de precios y sus costes operativos y de mantenimiento.

- **Situaciones distintas.** Alemania pidió flexibilidad por las dificultades de sus fabricantes ante la competencia china y Francia la ha aceptado a cambio de normas de “Made in Europe” más estrictas, que benefician a su industria. Italia tiene solo un 8% de eléctricos en sus ventas. España importa casi el 70% de su energía, no tiene sedes de las grandes marcas y su industria depende de decisiones de inversión que se atraen con certidumbre regulatoria y energía competitiva.

- **Son debates separables.** La preferencia europea y la fabricación en la UE pueden defenderse sin rebajar los objetivos: la propia propuesta de la Comisión incluye incentivos para los eléctricos pequeños fabricados en la UE. Aceptar rebajas como moneda de cambio traslada el coste a quienes más dependen del petróleo importado y de un marco estable, como España. El acuerdo franco-alemán los ha ligado, pero España puede apoyar la preferencia europea sin aceptar rebajar los objetivos.

- **España ya lidera.** Es uno de los siete Estados que en junio pidieron no rebajar los objetivos y, tras el giro de Francia, le corresponde sostener esa

posición junto a los socios que la comparten. Cambiar ahora de posición nos restaría credibilidad, seguridad e influencia.

8. Qué pedimos

A los miembros del Parlamento Europeo

1. Mantener los objetivos vigentes de 2030 para turismos (reducción del 55%) y de 2035 para turismos y furgonetas (100%). En furgonetas, la Comisión propone un 40% en 2030 en lugar del 50% vigente: no es lo ideal, pero puede asumirse siempre que no haya ninguna rebaja adicional.

2. Rechazar el compromiso del 87,5% para 2035 impulsado por un posible pacto entre PPE, S&D y Renew Europe, y mantener el 100%, o un ajuste mínimo que no baje del 95%.

3. Rechazar la ampliación de los promedios a cinco años y no extender el promedio de cumplimiento a 2030.

4. Mantener la corrección del factor de utilización de los híbridos enchufables.

5. Rechazar los créditos de combustibles y los vehículos que funcionan exclusivamente con “combustibles elegibles”.

6. Si se considera imprescindible alguna flexibilidad, que sea con herramientas acotadas: supercréditos sólo para eléctricos pequeños (menos de 4,1 metros) fabricados en la UE, con un multiplicador de 1,2; créditos de acero solo para acero sin emisiones fósiles fabricado en la UE; y etiquetas con datos de consumo real.

Al Gobierno de España y en el Consejo de la UE

1. Mantener la posición defendida hasta ahora: no apoyar ninguna rebaja de los objetivos de 2030 y 2035.

2. No respaldar un acuerdo que reduzca los objetivos aunque Francia y Alemania lo hayan acordado entre ellas (90% en 2035 sin compensar el 10% restante), y trabajar con los Estados que comparten esta posición.

3. Defender la preferencia europea y la fabricación en la UE por vías propias (créditos “Made in Europe”, contratación pública, ayudas a la producción), sin vincularla a debilitar el reglamento.

ecodes
tiempo de actuar

Plaza San Bruno, 9
50001 – Zaragoza (España)

www.ecodes.org

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