

ANFAC rechaza por “excesiva” la prohibición a los vehículos de combustión en 2040

- La asociación considera que la futura Ley de Cambio Climático y Transición Energética tendrá un fuerte impacto negativo en la demanda, fabricación y futura adjudicación de nuevos modelos a la industria española
- ANFAC convoca a su Comisión Estratégica para revisar la situación de la industria en España

Madrid, 13 de noviembre de 2018.- La Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones ANFAC quiere, en nombre de la industria española de la automoción, **rechazar de plano** el proyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética, en la medida que establece un plan para lograr la descarbonización del transporte en 2050 **“excesiva en sus objetivos y acelerada en sus plazos”, en opinión de ANFAC.**

La Ley establece que, a **partir del año 2040 no se permitirá la matriculación y venta en España de turismos y vehículos comerciales ligeros con emisiones directas de dióxido de carbono.** Esto supone la prohibición directa de comercialización de vehículos diésel, gasolina, GNC y GLP e híbridos en todas sus tipologías. En la práctica, esto significa ir en contra del principio de neutralidad tecnológica defendido al máximo por la Unión Europea.

Desde el momento mismo de aprobación de la Ley, **prohíbe cualquier subvención que favorezca el consumo de combustibles fósiles.** Esto significa que sólo se podrán subvencionar los vehículos eléctricos puros, con lo que **desactiva los actuales planes de apoyo al vehículo alternativo y discrimina, desde ya, a una tecnología limpia y eficiente frente a otras,** que deben servir de puente para alcanzar la movilidad cero y bajas emisiones.

ANFAC resalta que **“la industria está totalmente comprometida con la descarbonización del parque automovilístico”** pero que la **transición hacia “una movilidad cero y bajas emisiones” ha de ser “ordenada, justa y rentable, desde el punto de vista social y económico”,** explicó su vicepresidente ejecutivo, Mario Armero.

La asociación de fabricantes de automóviles ANFAC asegura que el Gobierno “no ha contado con la opinión de las asociaciones del sector ni de los sindicatos” a la hora de redactar este proyecto cuando el clima entre ministerios y asociaciones era “de total interlocución y

colaboración”, plasmado en las negociaciones para la constitución del Consejo Estratégico de la Automoción, de cara a generar un Acuerdo marco para el sector y la industria.

ANFAC ha convocado en próximas fechas a su Comisión de Estrategia para revisar el posible impacto que este marco puede tener en la industria española de la automoción.

SEVERO IMPACTO SOCIAL E INDUSTRIAL

Para ANFAC, este proyecto de Ley tiene una serie de implicaciones económicas, laborales, sociales y de políticas de movilidad, con severos impactos en el tejido industrial español de la automoción, que representa el 10% del PIB y el 9% de la población activa del país. Supone encarar una **reconversión industrial completa y acelerada de las fábricas españolas en su conjunto**, lo que necesita de unas importantes medidas de acompañamiento, con inversiones industriales y en tecnología, que eviten que las plantas pierdan competitividad y empleo, medidas que ahora mismo se desconocen.

La asociación respalda al máximo el desarrollo de los vehículos cero y bajas emisiones, pero entiende que estas tecnologías necesitan de un entorno estable y un **marco regulatorio específico**. “Sin un plan de medidas de acompañamiento, que realmente apuesten por una transición industrial en las fábricas españolas y que impulsen la venta de estos vehículos de manera masiva, no es viable el cumplimiento de estos objetivos”, afirmó el vicepresidente.

La medida se compara con las prohibiciones establecidas en Reino Unido y Francia, que prohíben la venta en fechas similares de los vehículos de combustión. Pero no tienen en cuenta que Reino Unido ha aprobado un plan estructural de apoyo a la compra de vehículos alternativos y de gestión de infraestructuras de recarga de 1.500 millones de libras. Como Alemania, que aprobó a finales de 2017 un plan dotado con 1.000 millones de euros. España sólo ha dedicado 74,5 millones de euros a estos planes en cinco años y en el último año, no ha aprobado ningún programa de ayudas.

El impacto social de la adaptación de las cadenas de producción hacia la fabricación de vehículos de nulas o bajas emisiones es muy importante. Recientes estudios han cuantificado que para cumplir con una cuota de mercado del 25% de vehículos eléctricos, el empleo se podría reducir en un 11% y **para alcanzar una cuota de mercado de los vehículos eléctricos**

del 40%, el impacto sobre el empleo sería del 18%. Este porcentaje toma en consideración los nuevos empleos generados en torno a la electrificación y la tecnología de baterías, pero no incluye el impacto sobre el empleo indirecto. Se estima que por cada puesto de trabajo directo en las fábricas de vehículos se crean cuatro en las fábricas de componentes y entre siete y ocho en el sector servicios.

Pero, además, el marco regulatorio actual en términos medioambientales ya está obligando a los fabricantes a hacer inversiones importantísimas en mejoras tecnológicas. Esta normativa establece una fecha de caducidad para estas mejoras que no permite la amortización y el retorno de la inversión.

MÁS EXIGENTE QUE LA UNIÓN EUROPEA

Este objetivo de descarbonización va muy por encima de las exigencias medioambientales de la Unión Europea, que negocian una reducción de entre el 30% y el 40% de emisiones de CO2 para el horizonte 2030. La asociación no comprende por qué se introducen medidas más severas para un país como España cuando solo los objetivos europeos ya marcan una senda muy ambiciosa de cara a la movilidad cero y bajas emisiones.

De hecho, ANFAC estimó que el primer impacto a corto plazo será precisamente sobre el mercado y la demanda de vehículos de combustión. “Estos anuncios retraen de manera sustancial la compra de automóviles, como ya está pasando en el caso de los motores diésel”, explicó Armero. La cuota de mercado de los coches propulsados por este combustible está en mínimos, apenas un 33% en octubre, una participación de mercado no registrada desde 1995. Este efecto puede contagiarse sobre el conjunto de los vehículos de combustión, paralizando el mercado.

DESCARBONIZACIÓN DEL PARQUE EN 2050

La normativa establece que en 2050 no circularán vehículos que tengan ninguna emisión contaminante ni de CO2. Esto supone renovar el parque automovilístico en su conjunto en ese plazo, con la falta, de nuevo, de un plan de achatarramiento radical.

Acerca de ANFAC

ANFAC representa a Abarth, Alfa Romeo, Automóviles Citroën España, BMW, Dacia, DAF Vehículos Industriales S.A.U., Fiat, Fiat Professional, Ford España, Grupo PSA, Hyundai Motor España, Infiniti, Iveco España, Jaguar, Jeep, Kia Motors Iberia, Lancia, Land Rover, Man Truck & Bus Iberia, Mazda, Mercedes-Benz España, Mini, Mitsubishi Motors, Nissan Motor Ibérica, Opel España, Peugeot Citroën Automóviles España, Peugeot España, Porsche, Renault España, Renault Trucks, Scania Hispania, Seat, Skoda, Smart, SsangYong, Subaru, Toyota-Lexus, Volkswagen-Audi España, Volkswagen Navarra 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@anfac.com
www.anfac.com
Tfno.: 91 792 7441

María José Bachiller
Comunicación ANFAC
mjose.bachiller@anfac.com
www.anfac.com
Tfno.: 91 343 1345