

## ESPAÑA NO DEBERÍA USAR DINERO PÚBLICO PARA FINANCIAR LA POLUCIÓN CREADA POR LOS COMBUSTIBLES FÓSILES

### El plan de apoyo a la automoción anunciado por el Gobierno debe centrarse en potenciar la electromovilidad

8 de junio de 2020

El pasado domingo 31 de mayo, el Presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, anunció en rueda de prensa la próxima aprobación de “*un importante programa para el sector de la automoción*” basado en “*una nueva movilidad eficiente y sostenible*” tras el Covid-19, en el que se impulsará la “*renovación del parque de vehículos, es decir, el estímulo a que los españoles compremos vehículos mucho más sostenibles*” y se invertirá en “*la modernización de la fabricación de vehículos por parte de la industria automovilística española*”, en palabras del propio Presidente Sánchez.

Ante la falta de concreción de este anuncio, diversas organizaciones de protección de la salud pública, de protección del medio ambiente y en favor de una movilidad sostenible, urgen al Gobierno, así como a todas las fuerzas políticas representadas en el Parlamento, que, en el marco de la recuperación económica post-Covid-19, se **haga un uso eficaz y responsable del dinero de los ciudadanos destinándolo exclusivamente a desarrollar una política industrial inteligente en el sector de la automoción que se centre fundamentalmente en potenciar la electromovilidad**

En opinión de estas organizaciones, **resultaría inaceptable que se pretendiese invertir un solo euro de dinero público en apoyar la compra de vehículos con motores basados en la quema de combustibles fósiles (diésel, gasolina y gas natural)** al ser éstos grandes emisores de CO<sub>2</sub> (principal gas de efecto invernadero) además de diversos contaminantes atmosféricos, como los óxidos de nitrógeno y azufre y material particulado, que son los principales causantes de los elevados niveles de contaminación del aire que sufrimos en las áreas urbanas. Los vehículos de combustión interna cada vez van a tener más difícil poder circular por las ciudades, a medida que éstas vayan implantando Zonas de Bajas Emisiones y otras reglamentaciones destinadas a restringir su uso.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha lanzado un [manifiesto para una recuperación saludable y verde de la pandemia de Covid-19](#) en el que urge a los países a [dejar de usar el dinero de los contribuyentes para financiar la polución creada por los combustibles fósiles](#), los cuales aún reciben subsidios directos por valor de 400.000 millones de dólares cada año a nivel mundial.

Las organizaciones firmantes coinciden en que hay que asegurar los puestos de trabajo del sector de la automoción, el cual es muy importante también en términos de PIB nacional, pero advierten que ello sólo va a ser verdaderamente posible si se adoptan medidas de apoyo a las tecnologías que realmente tienen futuro, en el marco de la legislación europea actual.

**Los fabricantes de automóviles deben recordar que han de cumplir obligatoriamente ya en 2020-2021 con la normativa europea sobre emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos<sup>1</sup> (el 95% de los**

<sup>1</sup> REGLAMENTO (UE) 2019/631 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 17 de abril de 2019 por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) 443/2009 y (UE) 510/2011

**turismos vendidos en 2020 por cada marca tiene que emitir menos de 95 g de CO<sub>2</sub>/km, lo que implica que van a tener que producir muchos vehículos eléctricos)<sup>2</sup>.**

En este contexto, y ante las noticias surgidas sobre la solicitud del sector del automóvil de un importante paquete de estímulo económico (denominado como “Plan “Renove”) mediante el cual se destinarían importantes sumas de dinero público a la compra de vehículos de combustión fósil, las organizaciones firmantes consideran que ese enfoque sería desastroso para nuestro futuro además de que iría en contra de la coherencia entre políticas públicas nacionales y europeas.

**El Gobierno y sus diversos ministerios implicados, entre ellos el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo y el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, no pueden actuar irresponsablemente promoviendo con el dinero de la ciudadanía planes y programas de ayuda que pongan en riesgo el logro de esos objetivos jurídicamente vinculantes.**

En el año 2019, Europa ha recibido [19 veces](#) más inversiones en movilidad eléctrica que en 2017/2018, y 3,5 veces más que China en el mismo año<sup>3</sup>. Con 60.000 millones de euros invertidos en la producción de vehículos eléctricos en Europa, 2020 y 2021 serán un punto de inflexión. Lo que demuestra que los fabricantes de automóviles europeos son conscientes de que para cumplir con los estándares definidos por la reglamentación europea, han de producir vehículos eléctricos, en caso contrario se verían abocados a pagar cuantiosas multas, lo cual nuevamente pondría en riesgo el mantenimiento de los puestos de trabajo existentes y/o la creación de nuevos empleos en el sector. Entonces, ¿por qué debería el Gobierno de España poner dinero público en una línea que va en contra de las propias inversiones de los fabricantes y por supuesto de todo objetivo climático?

[Francia](#) lo tiene claro, y está dando los pasos para posicionarse como el número uno europeo en la producción de vehículo eléctrico, en España tenemos el hándicap de que todas las marcas presentes en nuestro país tienen sus centros de decisión fuera de nuestras fronteras, por lo tanto tenemos que jugar bien nuestras cartas. Por eso, en opinión de estas organizaciones: *“el Gobierno, así como la industria española, debe tenerlo claro: si damos prioridad a salvar los coches de combustión interna, perderemos los empleos en el sector, tenemos que posicionarnos en el mercado que está llegando”*.

Las organizaciones firmantes subrayan el caso de **Alemania**, como ejemplo a seguir por España. El pasado 4 de junio, el Gobierno alemán acordó un paquete de recuperación económica de 130.000 millones de euros con 40.000 millones de euros para la acción climática y **sin incentivos de compra para automóviles de gasolina y diésel. Sólo se concederán incentivos para la compra de vehículos eléctricos, duplicando la ayuda que ya existía actualmente**. Esto significa que habrá una ayuda estatal de 6.000 euros para la compra de vehículos eléctricos a la que se sumarán otros 3.000 € que aportará el fabricante, lo que eleva la suma a 9.000 €. La medida se aplicará a automóviles con un valor de hasta 40.000 euros. Además, entre otras medidas, **el impuesto a los vehículos de motor también se reformará para que los propietarios de vehículos con grandes consumos de combustible, como los SUV, paguen impuestos más altos**. A partir de enero de 2021, los propietarios de automóviles con emisiones de más de 95 gramos de CO<sub>2</sub> pagarán gradualmente más impuestos.

Como [recuerda la Alianza Europea para la Salud Pública](#) (EPHA, en sus siglas en inglés, plataforma que reúne a más de 70 entidades del sector de todo el continente, la contaminación del aire es el mayor factor ambiental de riesgo para la salud en Europa, especialmente en las ciudades, según la Agencia Europea del Medio Ambiente. Las partículas (PM), el dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) y el ozono

---

<sup>2</sup> Esta normativa sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> del automóvil es la principal herramienta legal de la UE para reducir el impacto climático creciente de éstos, que representan el 14% de las emisiones globales de gases de efecto invernadero de la UE y el 70% de las emisiones de transporte por carretera de la UE. El primer objetivo significativo, después de años de crecimiento continuado de las emisiones de CO<sub>2</sub> y la falta de modelos de automóviles eléctricos en el mercado, entró en vigor el 1 de enero de 2020 y es que el 95% de todas las ventas de automóviles nuevos de pasajeros en toda la UE tienen que estar en o por debajo de los objetivos promedio de 95 g de CO<sub>2</sub> por km. El objetivo se aplica al 100% de ventas en 2021. <https://www.transportenvironment.org/press/eu-car-lobby%E2%80%99s-renewed-attack-cars-co2-targets-back-covid-19>

<sup>3</sup> <https://ecodes.org/hacemos/cambio-climatico/incidencia-en-politicas-publicas/electricidad-renovable-como-combustible-para-el-transporte/podra-superar-el-vehiculo-electrico-la-crisis-del-coronavirus>

a nivel del suelo (O<sub>3</sub>) causan el mayor daño y provocan aproximadamente 400.000 muertes prematuras anualmente. La contaminación urbana por NO<sub>2</sub> proviene principalmente del tráfico, especialmente los vehículos diésel, que también son una fuente importante de PM. Desde que comenzó la pandemia de coronavirus, la EPHA ha advertido que quienes viven en ciudades contaminadas están más expuestos a Covid-19.

Según un [informe de EPHA](#), España se ahorraría entre 477 y 731 millones de euros al año en costes derivados de la contaminación del aire provocada por el transporte en carretera, si prescindiera de los vehículos más viejos y lograra un alto grado de penetración de los coches eléctricos (un 21%) en el 2030.

En resumen, el único apoyo público aceptable es acelerar la adopción de soluciones tecnológicas limpias, de cero emisiones de CO<sub>2</sub>, en todos los sectores de la movilidad. En el caso del transporte por carretera, no hay que pensar sólo en turismos y motos, sino también en el transporte de mercancías y pasajeros: furgonetas, camiones, autobuses.

Paralelamente hay que asegurar que se destina la suficiente inversión pública y privada a la infraestructura de carga eléctrica en edificios privados y públicos, en centros de carga rápida para taxis, vehículos de transporte de pasajeros y furgonetas, y en toda la red de carreteras de la Unión Europea. Pero también hay que fomentar el teletrabajo, para hacer los menos desplazamientos posibles, así como la movilidad compartida e impulsar el gasto en transporte público cero emisiones: autobuses, tranvías y trenes.

## **FIN DE COMUNICADO**

Para más información, llamar a:

- Fundación Ecología y Desarrollo: Mónica Vidal (639 203 822)
- European Public Health Alliance (EPHA): Zoltán Massay-Kosubek (0032 499430468)
- Fundación Renovables: Ismael Morales (605 256 472) o Meritxell Bennasar (607 24 08 25)
- Transport&Environment: Isabell Büschel (658 391 171)
- Promoció del Transport Públic: Daniel Pi (678 675 651)
- Salvia: Carlos Bravo (626 99 82 41)