Planta de producción de Volkswagen en Emden (Alemania). SINA SCHULDT (GETTY)

El plan de Bruselas para el automóvil favorecerá el 'made in Europe'

La Comisión incluye propuestas como ayudas comunes a la compra de vehículos eléctricos, más puntos de recarga y flexibilidad en las emisiones

MARÍA R. SAHUQUILLO
MANU GRANDA
Bruselas / Madrid

Un plan de choque para todos los frentes que tiene abiertos el automóvil europeo. Así se podría resumir el borrador del Plan de Acción Industrial para el Automóvil Europeo que ha preparado la Comisión Europea y al que ha tenido acceso EL PAÍS. El documento, que se presenta hoy, incluye propuestas como una flexibilización de la norma de emisiones CAFE (Clean Air for Europe) —como anunció la presidenta de la Comisión, Ursula von der Leyen, el lunes—, la puesta en común de los distintos incentivos a la compra de vehículos eléctricos que han lanzado los Estados miembro en los últimos años, la creación de una alianza europea para el vehículo conectado y autónomo o favorecer el desarrollo de la conducción sin conductor en el Viejo Continente. Son medidas de calado que deberán discutir ahora Estados miembros.

"El sector está atravesando una transformación estructural de una velocidad y magnitud sin precedentes. El cambio hacia una movilidad limpia se está acelerando. En 2024, uno de cada cinco coches vendidos en el mundo ya era eléctrico. Al mismo tiempo, integración de tecnologías digitales, como la inteligencia artificial, el *software*, los dispositivos de detección y comunicación, junto con la creciente importancia de los servicios digitales y la conectividad, están revolucionando el sector. Es imperativo que la industria automovilística europea no solo navegue, sino que también dé forma a la transición hacia vehículos de cero emisiones, conectados y cada vez más automatizados", señala la Comisión en esta comunicación al Parlamento Europeo, el Consejo Europeo y las capitales.

Dentro de la batería de propuestas, la que esperaba con más ansia el sector del automóvil es la flexibilización de la CAFE, la norma por la cual las emisiones medias de los vehículos nuevos pasaron en enero de los 115,1 gramos de CO_2 por kilómetro a 93,6. Esta rebaja de emisiones supone un enorme desafío para la industria. Los fabricantes, a través de la patronal europea, ACEA, ha alertado en varias ocasiones de que es una meta inalcanzable. Sobre todo con un mercado estancado, en el que los consumidores siguen viendo al vehículo eléctrico como un producto caro, que genera inseguridad por su autonomía y en el que las ayudas a la compra de vehículos eléctricos varían de un país a otro (si es que las tienen). Para cumplir y no pagar multas a Bruselas, el sector señaló que una posibilidad sería reducir la producción de coches de combustión, con el consiguiente efecto en el empleo, o pagar por sus derechos de emisiones a fabricantes que no emiten por el tubo de escape, como es el caso de Tesla (competidor extranjero directo) y Volvo (que está controlada por la china Geely).

El plan, ahora, es que el fabricante que se exceda este año pueda reponerse sobrecumpliendo los objetivos de emisiones en 2026 y 2027, que son los mismos que en 2025. "Esto contribuirá a salvaguardar la capacidad de la industria para invertir", dice el documento. "La Comisión pide a los colegisladores que alcancen un acuerdo sobre esta enmienda sin demora, ya que ello crearía certidumbre para el sector.

Bruselas ha explicado que comenzará "sin demora" a trabajar con los Estados miembros para poner en común los mejores incentivos "y las lecciones aprendidas" estos años para que las ayudas sean iguales en toda la Unión. "Este trabajo identificará un conjunto de herramientas con opciones para sistemas de incentivos que estén diseñados para ser económicamente eficientes y fiscalmente sostenibles y adaptados a la madurez de los mercados en cuestión, y estudiará vías para posibles sistemas de incentivos a nivel de la UE. Estos debates se incorporarán a una Recomendación de la Comisión, que también identificará fuentes de financiación de la UE con las que los Estados miembros pueden apoyar dichos incentivos", señala el Ejecutivo comunitario.

Espera desarrollar una cadena de valor en la industria en el Viejo Continente

Se prevé crear una alianza de Estados para promover soluciones con IA

Además, la Comisión ha indicado que una de las prioridades es permitir que los fabricantes europeos puedan reducir su dependencia de países externos, sobre todo de China. El objetivo de la UE es conseguir para 2030 que más del 50% del valor añadido del vehículo sea europeo en toda la cadena de valor. Para ello, la Comisión ya ha anunciado partidas como los 3.000 millones del Fondo de Innovación para la fabricación de celdas de baterías. Además, Bruselas afirma que estudiará la posibilidad de financiar la puesta en marcha de líneas de producción europeas, con apoyo financiero directo. A su vez, un punto relevante es que Bruselas indica que podría haber ayudas para compañías extranjeras, siempre que entren en asociaciones con las empresas europeas para garantizar el intercambio de habilidades, conocimientos y tecnologías.

Bruselas estudiará, además, la posibilidad de definir normas para el origen de la producción de coches eléctricos, una medida proteccionista con la que quiere "disuadir a los agentes que incurren en prácticas desleales de establecer instalaciones en terceros países y, especialmente, en países que disfrutan de acceso preferencial al mercado de la UE".

En cuanto a los puntos de recarga, una de las quejas habituales del sector, es un proceso que en España puede llevar hasta tres años por la falta de homogeneidad entre lo que exige cada distribuidora para energizar los puntos de recarga y las trabas administrativas. La Comisión publicará antes de verano unos principios rectores que identifiquen las condiciones en las que se deben conceder inversiones anticipadas en proyectos de red.

Por otro lado, Bruselas habla de crear la Alianza Europea de Vehículos Conectados y Autónomos, que se centrará en desarrollar soluciones de inteligencia artificial para el motor y crear un entorno colaborativo en el sector en materia de *software* e ingeniería de inteligencia artificial. A su vez, Bruselas busca facilitar el desarrollo de la conducción autónoma con la creación de "al menos tres bancos de pruebas transfronterizos a gran escala, entornos de pruebas reglamentarios relacionados y corredores europeos de conducción automatizada".

Por último, la Comisión también propone la puesta en marcha de préstamos asequibles para que personas con bajos recursos puedan acceder a vehículos de cero emisiones. El objetivo de la UE es democratizar la movilidad eléctrica y a la vez impulsar la venta de este tipo de coches. Además, la Comisión continúa trabajando en una ley para electrificar las flotas empresariales, "sin imponer una carga innecesaria a las pymes".