

ECONOMÍA / POLÍTICA

La UE exigirá a España que un 36% de los nuevos coches de empresa sea eléctrico

NUEVAS MATRICULACIONES A PARTIR DE 2030/ Bruselas descarta prohibir los motores de combustión para 2035, pero introduce exigentes requisitos para transformar el parque automovilístico con las grandes empresas como punta de lanza.

Andrés Stumpf. Bruselas

Las empresas españolas tienen un gran desafío por delante. Aunque la Comisión Europea ha eliminado la prohibición a la venta de coches de combustión interna a partir de 2035, las elevadas exigencias de descarbonización que se adoptarán a cambio seguirán requiriendo un elevado esfuerzo de transformación por parte de los fabricantes y de los compradores.

Según los datos recogidos en la normativa anunciada ayer miércoles por el Ejecutivo comunitario, las nuevas matriculaciones de vehículos corporativos en España deberán estar compuestas en 2030 en un 36% por coches eléctricos puros o por aquellos basados en hidrógeno. Se trata de una cifra que se eleva hasta el 55% en caso de computar también las matriculaciones de los llamados vehículos de bajas emisiones que generan entre uno y 50 gramos de CO₂ por kilómetro, como los coches híbridos.

Para las furgonetas, que también quedarán afectadas por los nuevos requerimientos europeos, las cifras son algo más laxas para los próximos años dada la menor penetración del vehículo eléctrico

co en este segmento. Para las furgonetas, exigen que un 29% de las nuevas matriculaciones de las flotas corporativas sea eléctrico y que al menos un 32% sea de bajas emisiones.

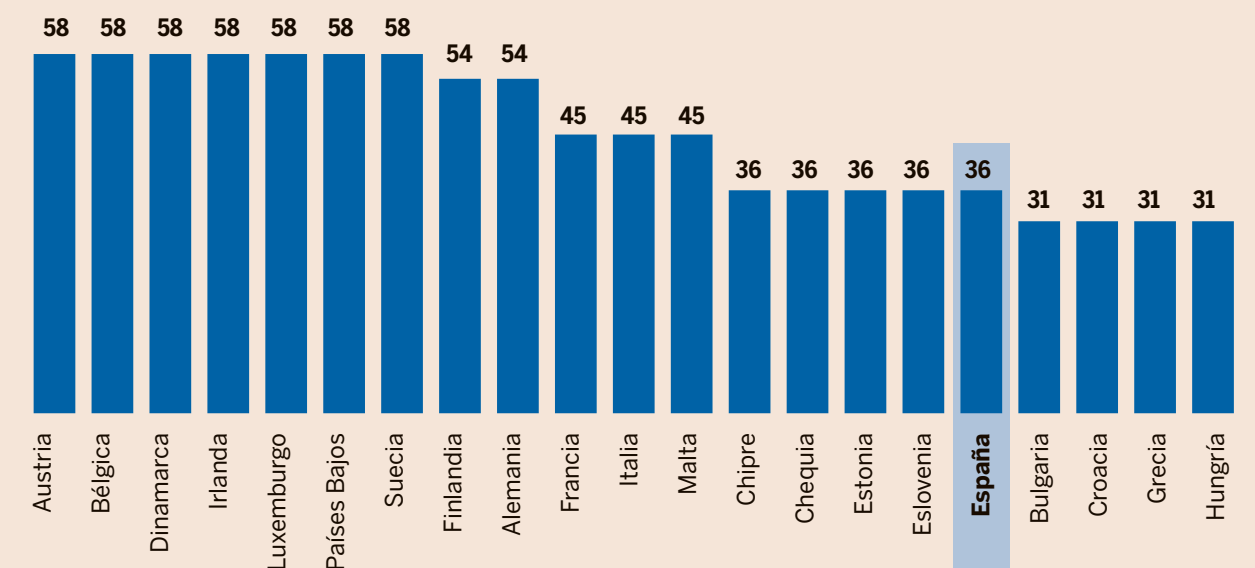
“A partir de 2030, los Estados miembros deben garantizar que un porcentaje mínimo de los nuevos automóviles y furgonetas corporativos matriculados por grandes empresas sean de cero o de bajas emisiones, con un subobjetivo separado para los vehículos de cero emisiones”, señalan desde la Comisión.

El Ejecutivo comunitario estructura sus exigencias en base a países y no a las compañías. Así, los datos se tomarán de forma agregada y los esfuerzos de algunas firmas podrían servir para compensar las dificultades a las que se enfrenten otras, según explican fuentes comunitarias.

En 2024, la cuota de vehículos 100% eléctricos vendidos a empresas en España fue alrededor de un 6% de todos los vehículos suministrados para fines corporativos, un reflejo de la baja adopción de este tipo de vehículos en el parque automovilístico corporativo del país. De hecho, menos de un 10% de las compañías

PESO DEL COCHE ELÉCTRICO EN LAS NUEVAS MATRICULACIONES PARA 2030

Requerimiento europeo, en porcentaje



Expansión

Fuente: Comisión Europea

españolas cuenta con coches eléctricos en su flota.

El porcentaje exigido a España, tanto para automóviles como para furgonetas, es el resultado de tener en cuenta criterios como el PIB per cápita y la madurez del mercado de coches eléctricos. Así, hay otros países como Suecia, Austria, Irlanda, Dinamarca, Luxemburgo, Bélgica y Países

Bajos con requerimientos muy superiores y cuyas nuevas matriculaciones corporativas deberán ser eléctricas en un 58% ya para 2030 y en un 90% si se cuentan también los vehículos de bajas emisiones (ver gráfico adjunto).

Pero las exigencias no se limitan sólo a 2030. Para dentro de 10 años, fecha en la que antes de esta regulación en-

traba en vigor la prohibición de la venta de vehículos con motor de combustión, los requerimientos se elevan de forma considerable para todos los Estados miembros.

En el caso de España, el peso de los coches eléctricos en las nuevas matriculaciones corporativas deberá alcanzar el 64%, mientras que, teniendo en cuenta los vehículos de

bajas emisiones, la cifra escala hasta el 76%. Para esa fecha, las furgonetas deberán alcanzar los mismos niveles que los coches, algo que les requerirá acelerar su transición teniendo en cuenta que parten de niveles mucho más bajos.

Grandes empresas

La Comisión Europea limita las exigencias recogidas en su

Sánchez ve “un error histórico” mantener los coches de combustión

Expansión. Madrid

La propuesta de Bruselas de permitir la producción y venta limitadas de vehículos de combustión interna más allá de 2035, lo que representa un balón de oxígeno competitivo para el industria europea de automoción, fue ayer duramente criticada por el presidente del Gobierno español, Pedro Sánchez, que no ve con buenos ojos que Europa rebaje sus ambiciones medioambientales. “Es un error histórico de Europa, porque la competitividad se garantiza por la sostenibilidad y no debilitando nuestros com-

promisos climáticos”, denunció Sánchez durante su intervención en la clausura del acto *Avanzando en el Pacto de Estado frente a la Emergencia Climática*, celebrado en el Círculo de Bellas Artes de Madrid.

Aunque la apertura de mano de la Comisión Europea está supeditada al cumplimiento de un objetivo estricto (aunque flexible) de reducción de emisiones contaminantes, el presidente español considera su plan un paso atrás en un escenario de emergencia climática en el que España se encuentra ya

“en primera línea de esa amenaza”, dijo Sánchez, aludiendo expresamente a catástrofes como la sufrida el año pasado por la dana en Valencia. A juicio del jefe del Ejecutivo español, “no hay crecimiento económico, progreso y salud cuando el clima se convierte en factor de riesgo”. Según Sánchez, los fenómenos climáticos adversos han provocado “más de 12.000 millones de euros en pérdidas solo este año en España”, ya sea por los estragos de las lluvias torrenciales o de los incendios que han “devorado” cientos de miles de

hectáreas y que han golpeado al campo español. Por ello, consideró que “proteger el clima no es un capricho ideológico, ni un freno al crecimiento, sino proteger la prosperidad, el empleo y las infraestructuras”, enfatizando que la propuesta lanzada por Bruselas “es un error histórico de Europa”...

Un supuesto error que todavía tiene que ser negociado entre el Consejo y el Parlamento Europeo para su adopción definitiva y que, pese a la flexibilidad que introduce, obligará a la industria del motor a reducir en un



El presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, ayer.

90% las emisiones de la flota que tenga en circulación respecto a los niveles de 2021. El 10% restante deberá compensarse a través del uso de electro o biocombustibles o de acero bajo en carbono fabricado en la UE.

Sánchez arremetió contra la Comisión durante la pre-

sentación de un nuevo borrador de su Pacto de Estado frente a la Emergencia Climática, que contiene un total de 80 medidas, entre ellas la creación de una red estatal de refugios climáticos, así como la financiación de planes de pequeños municipios frente a inundaciones e incendios.