

Hoja de ruta para el impulso del vehículo eléctrico en España



**Decálogo con aspectos fundamentales
para conseguir una transición ambiciosa,
rápida, justa y ordenada**

1

TRANSFORMAR LA INDUSTRIA DE LA FABRICACIÓN DE VEHÍCULOS EN LA INDUSTRIA DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Para garantizar que la transición hacia el vehículo de cero emisiones sea justa y ordenada, es imprescindible desarrollar un mapa industrial que recoja información detallada sobre los centros y puestos de trabajo actuales, los nuevos empleos requeridos para esta transformación y aquellos que podrían desaparecer. En este contexto, resulta esencial incluir al sector en la futura Estrategia de Transición Justa, cuya aprobación está prevista para 2026. Esto permitirá diseñar propuestas concretas y anticiparnos a los cambios, explorando alternativas industriales que preserven el empleo, identificando ubicaciones potenciales para empresas interesadas y evitando cierres que conduzcan a la pérdida de puestos de trabajo. El objetivo final es claro: que nadie se quede atrás en este proceso de transformación.

Del mismo modo, es imprescindible establecer políticas de apoyo dirigidas a la transformación o adecuación de aquellos centros de trabajo que puedan tener un papel en esta nueva movilidad. Este proceso de transformación industrial supondrá un nivel de cambios sin prece-



dentes en el sector automovilístico, lo que exige que todos los agentes implicados trabajen de manera conjunta y alineada, situando en el centro a las personas trabajadoras y a la sociedad en su conjunto. El cambio conceptual de la movilidad, ya sea impulsado por un cambio cultural o reforzado por políticas medioambientales, nos obliga a adoptar una visión a largo plazo. Es fundamental abordar las propuestas necesarias desde una perspectiva de futuro, asegurándonos de que este proceso contribuya a democratizar la movilidad en lugar de limitarla, garantizando así que nadie quede excluido en la transición hacia un modelo más sostenible.

2

COMPENSAR LAS PÉRDIDAS DE EMPLEO CON LA CREACIÓN DE NUEVOS PUESTOS DE TRABAJO EN TODA LA CADENA DE VALOR, A TRAVÉS DE LA FORMACIÓN Y LA RECUALIFICACIÓN

Para llevar a cabo una transición justa y ordenada, es imprescindible implementar medidas que promuevan el cambio hacia una nueva movilidad, evitando, por un lado, una pérdida significativa de empleo en el sector y, por otro, la aparición de una brecha social o territorial en el acceso a la movilidad. Estas medidas deben centrarse en fortalecer las herramientas necesarias para esta transformación, teniendo como eje principal la protección del empleo y la democratización de la movilidad para todas las personas. La transformación del sector, que implica tanto la desaparición de empleos como la creación de nuevos puestos, exige una apuesta decidida por la formación, incluso más ambiciosa que en el pasado. Formar a las trabajadoras y los trabajadores para responder a las nuevas demandas del sector resulta fundamental para garantizar que esta transición no solo sea sostenible, sino también inclusiva y equitativa.

La formación se posiciona como el eje central de esta transformación, y la ausencia de planes claros y bien definidos podría traducirse en la pérdida de miles de puestos de trabajo o en la exclusión de miles de trabajadores y trabajadoras, ya sea por falta de adaptación a las nuevas demandas del sector o, simplemente, por razones de edad. En este contexto, el contrato relevo se presenta como una herramienta clave, no solo para rejuvenecer las plantillas, sino también para ajustarlas a las necesidades laborales emergentes. Asimismo, la reducción de jornada debe considerarse no sólo como una medida para fomentar la conciliación, sino también como una estrategia para repartir el trabajo y reducir el impacto de esta transformación. Además, es urgente apostar por la recualificación y por modelos como la formación dual, que combinan aprendizaje práctico y teórico. Éstas son solo algunas de las medidas que deben implementarse con la mayor celeridad posible para asegurar una transición justa y ordenada.

3

IMPLANTAR UN PLAN MAESTRO DE INFRAESTRUCTURA DE RECARGA FAVORECIENDO EMPLEOS EN FABRICACIÓN E INSTALACIÓN DE PUNTOS DE RECARGA

El correcto despliegue de la infraestructura de recarga es una de las principales barreras que señalan los usuarios a la hora de decantarse por un vehículo eléctrico, de allí su vital importancia.

España dada la naturaleza geográfica y demográfica del país tiene que afrontar retos a los cuales la mayoría de los países europeos no tendrán que enfrentarse. Sin embargo, al igual que los demás miembros de la UE, está obligada a mandar a la Comisión Europea un marco normativo en el cual se defina la estrategia de implementación del AFIR (Reglamento sobre Infraestructuras de Combustibles Alternativos). Esto tenía que haber sucedido antes del 31 de diciembre del año 2024.

Dada la necesidad de este cumplimiento, se debería aprovechar la situación y crear un plan más amplio, tal y como han hecho ya varios países europeos, entre los cuales cabe mencionar a Alemania, Reino Unido (aunque no forme parte de la UE) o Irlanda. Algunos de los objetivos que se deberían plantear desde dicho plan debería ser garantizar un despliegue más equilibrado y justo a través de un trato específico para zonas rurales, áreas de alta densidad demográfica, así como de alta afluencia turística. El plan debe también suponer una oportunidad para



eliminar los cuellos de botella administrativos que siguen existiendo para la instalación de dichos puntos de recarga y los cuales retrasan de manera significativa el despliegue de éstos. Todo esto potenciaría y fomentaría la industria de la fabricación de puntos de recarga, así como crearía más puestos de trabajo para la inspección y mantenimiento de éstos.

4

ACTUALIZAR LA FISCALIDAD DE LOS VEHÍCULOS



España cuenta con una fiscalidad anticuada, la cual no crea una diferenciación clara entre los vehículos de combustión interna y los eléctricos. Esta situación tiene como resultado que los consumidores no se vean lo suficientemente motivados para adquirir vehículos de cero emisiones. En este sentido, se debería seguir el ejemplo de Portugal, donde los vehículos sostenibles cuentan con claros beneficios fiscales, por lo que las ventas de eléctricos puros fueron más de 3 veces superiores a las de España en el año 2024.

Las principales medidas a revisar serían: el impuesto de sociedades, la retribución en especie, la deducción del IVA, el impuesto de circulación y el de matriculación.

Algunas de estas medidas tienen más de 10 años de antigüedad, por lo que no se adaptan a la realidad y necesidades del

mercado actual. Una reforma de estas normativas fiscales sería especialmente significativa para el canal empresa, el cual supone una gran parte del mercado del vehículo nuevo. Cabe destacar que España ocupa la segunda posición detrás de Francia en el liderazgo de la fabricación de vehículos ligeros comerciales, los cuales suponen gran parte de las ventas en dicho canal. Este tipo de medidas contribuiría a reducir la edad media del parque de furgonetas, la cual actualmente es la más elevada, teniendo el 28,7% de estos vehículos una edad superior a los 25 años (datos municipales DGT 2023).

Esto permitiría además satisfacer la exigencia de la Unión Europea de llevar a cabo una reforma fiscal en nuestro país, la cual tenga como efecto favorecer la utilización de vehículos cero emisiones.

5

ESTABLECER UN ADECUADO SISTEMA DE INCENTIVOS A LA COMPRA

El plan MOVES es un instrumento útil y necesario para ayudar a muchas personas a poder comprarse un vehículo eléctrico. Sin embargo, este plan cuenta con diversas carencias. Las ayudas tardan demasiado tiempo en llegar, lo que provoca que muchas personas se vean incapaces de hacer frente al gran desembolso inicial. Es necesario cambiar el sistema para que las ayudas se entreguen de entrada. También es importante simplificar las fases de solicitud y de tramitación para reducir la carga administrativa, otra de las barreras para muchos potenciales usuarios.

El otro gran problema del plan MOVES es la ausencia de criterios de renta para otorgar las ayudas. Para remediarlo se propone la creación de un sistema de leasing social similar al anunciado por Francia, que

permita financiar el acceso al vehículo eléctrico a las rentas medias y bajas con ayuda del Fondo Social para el Clima. A través de este renting o leasing social los hogares vulnerables podrían usar un coche eléctrico desde 90 euros al mes, acercando la movilidad eléctrica a familias que hoy en día no pueden permitírsela. Esta medida podría evitar seguir aumentando las desigualdades en movilidad, que relegan actualmente a las rentas bajas a los vehículos más contaminantes, con los consiguientes perjuicios para la salud, el clima, la Naturaleza y para su accesibilidad.



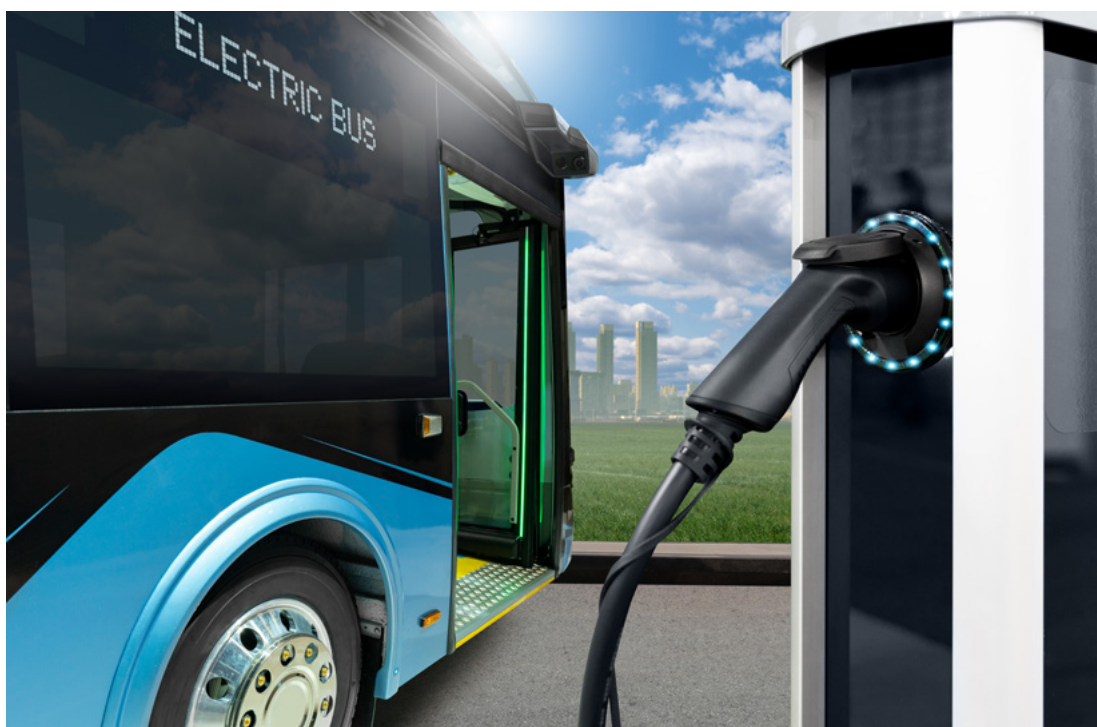
6

INTRODUCIR EL MECANISMO DE LOS E-CREDITS

A pesar de que el vehículo eléctrico es una realidad y una prioridad para el Gobierno, el país continúa dependiendo de los biocombustibles para cumplir con los objetivos de renovables en el transporte marcados por la Directiva de Energías Renovables. Una situación anacrónica que países como Alemania, Francia, Holanda y Austria ya han resuelto a través del establecimiento de un mecanismo de créditos para electricidad renovable que permita a los proveedores de combustible cumplir con sus obligaciones de suministro renovable a través de la electricidad renovable.

Al incluirse este mecanismo en la reciente revisión de la directiva (RED III), cuya trans-

posición debería haberse hecho efectiva en mayo de 2025, España tiene que incluirlo en su legislación. Gracias a la venta de créditos a los proveedores de combustible por parte de los operadores de recarga se podrían reinvertir los fondos obtenidos para favorecer el despliegue y la viabilidad económica de los puntos de recarga, sin necesidad de dinero público. Es, por tanto, una herramienta muy útil para avanzar con rapidez en el despliegue de una red de infraestructura de recarga que sigue siendo desequilibrada, impidiendo que gran parte del territorio pueda dar el salto a la movilidad eléctrica.



PRIORIZAR EL VEHÍCULO ELÉCTRICO EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA POR EFICIENCIA ENERGÉTICA Y SALUD PÚBLICA

Para que la transición energética hacia la descarbonización sea un acierto, debe necesariamente ser eficiente desde el punto de vista energético y basarse en energías renovables. Permitir, por ejemplo, el uso de combustibles sintéticos (también denominados electrocombustibles, e-fuels, e-combustibles) de hidrógeno o incluso de biocombustibles en el transporte por carretera, cuando existen alternativas técnicas maduras y en abundancia, como el uso directo de la electricidad (vehículos eléctricos a batería), conlleva una enorme penalización energética y corre el riesgo de hacer descarrilar todo el esfuerzo de descarbonización.

Mover un vehículo de carretera (coche, furgoneta, autobús, camión) usando hidrógeno verde en una celda de combustible o mediante combustibles sintéticos es, respectivamente, cerca de 2,5 veces, en el primer caso, y entre 3,5 y 5 veces, en el segundo, más costoso energéticamente que el uso directo de electricidad renovable en vehículos de batería. Si se potenciara el uso de hidrógeno verde o el de los e-fuels para el transporte por carretera, habría que generar una gran cantidad de electricidad renovable adicional para producirlos, lo que requeriría la instalación de un



número importante de plantas de energía renovable extra, con el consiguiente impacto sobre el territorio y potencialmente sobre la biodiversidad. Además, el uso de combustibles sintéticos contribuiría a mantener los problemas de contaminación del aire ya que emiten tantos óxidos de nitrógeno (NO_x) como la combustión de carburantes fósiles. Por último, la producción de los combustibles sintéticos es cara, lo que supone que se venderán a un elevado precio, siendo inasumible para muchas personas.

Por todo ello, el uso del hidrógeno y los e-fuels en el transporte deberían concentrarse en aquellos sectores, como la aviación y la mayor parte del transporte marítimo, en los que la descarbonización no se puede hacer fácilmente mediante la electrificación directa.

8

FOMENTAR UNA CADENA DE VALOR LOCAL A TRAVÉS DE LA ECONOMÍA CIRCULAR

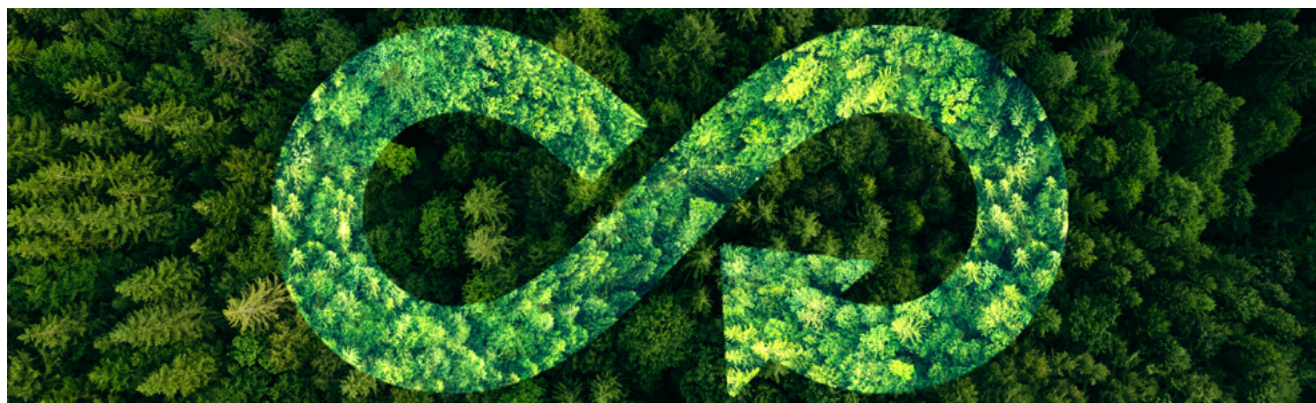
En los próximos años, una fuente clave de materiales reciclados para baterías, como cobalto, litio, manganeso y níquel, provendrá de los vehículos eléctricos (EV) en circulación y de las (giga)factorías de baterías que se están estableciendo en toda Europa. Esta tendencia abre una enorme oportunidad para Europa, y en concreto para España, permitiéndoles acceder a estos recursos de manera local y sostenible. Sin embargo, para que este potencial se materialice, será esencial implementar políticas robustas que fomenten el reciclaje y la economía circular en el sector de la automoción y la energía.

El reciclaje de baterías al final de su vida útil y de los residuos generados en las (giga)factorías de baterías de Europa está emergiendo como una fuente crucial para abastecer las crecientes demandas de materias primas en la fabricación de vehículos eléctricos. Para 2030, se estima que este proceso podría cubrir el 14% de la demanda de litio, el 16% de níquel, el 17% de manganeso y hasta una cuarta parte de la demanda de cobalto¹. Esta perspectiva no solo refleja un avance significativo hacia una economía más circular, sino que también ofrece a Europa una oportunidad úni-

ca para reducir su dependencia de fuentes de materias primas externas, a la vez que promueve la sostenibilidad en la industria automotriz. Con el aumento de la producción de vehículos eléctricos y la expansión de las (giga)factorías, el reciclaje de estos materiales será clave para asegurar un suministro constante y responsable, pero para que este potencial se materialice, será fundamental contar con políticas y estrategias adecuadas que impulsen la inversión en infraestructuras de reciclaje y fomenten la innovación en este campo.

Por eso es fundamental que el Gobierno marque objetivos de reciclaje muy altos, que permitan que el país proteja sus recursos naturales y a sus comunidades locales al mismo tiempo que fomenta una industria del reciclaje respetuosa con el medio ambiente.

1. Del residuo al valor: el potencial de reciclaje de baterías en Europa. T&E.



IMPULSAR UN PAQUETE DE MEDIDAS URBANÍSTICAS SOSTENIBLES



La creación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) puede ser una de las medidas más eficaces para hacer frente a las emisiones de gases de efecto invernadero y a los problemas de contaminación atmosférica en las ciudades, suponiendo que su diseño e implementación se hagan de manera correcta. La misión fundamental de las ZBE no es sólo limitar el acceso a las ciudades a los vehículos más contaminantes, sino ayudar a propiciar un cambio modal que permita a la sociedad transitar hacia una movilidad más sostenible y sana.

Para lograr este objetivo, es imprescindible reformar el actual sistema de distintivos ambientales de la Dirección General de Tráfico (DGT) ya que está totalmente desfasado y presenta importantes deficiencias. Idealmente, sería necesario armonizar el etiquetado ambiental a nivel UE. Precisamente, una de las principales críticas al sistema actualmente en vigor en España es que no tiene en cuenta las emisiones de los vehículos. Por lo tanto, el nuevo etiquetado debe imperativamente tener en cuenta el nivel de emisiones en el tubo de escape y la eficiencia energética.

10

FOMENTAR EL ECO-SCORE COMO INSTRUMENTO PARA INCENTIVAR LA FABRICACIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS EN EUROPA



A medida que la industria automotriz europea se orienta hacia la venta exclusiva de vehículos de cero emisiones para 2035, las emisiones de escape se reducen, lo que aumenta la relevancia de las emisiones asociadas al uso de materiales y la eficiencia energética de los vehículos. Estos factores dependen del tamaño, la forma aerodinámica, el peso y la cantidad de material utilizado en los vehículos. No solo deben considerarse las emisiones del tubo de escape, sino también la descarbonización integral de los materiales y los procesos de producción de automóviles.

Centrar la evaluación únicamente en la eficiencia energética asociada a la propulsión no sería suficiente para mejorar de manera significativa el desempeño ambiental de los vehículos eléctricos, puesto que los

avances tecnológicos y la competencia del mercado ya impulsan mejoras en este ámbito. Por ello la Unión Europea necesita establecer un conjunto de normas claras para evaluar el impacto ambiental relacionado con la fabricación de vehículos eléctricos y crear un marco armonizado a nivel europeo. Con este marco, los Estados miembros, las empresas y los consumidores podrían comparar, evaluar y adaptar el apoyo a los modelos de vehículos eléctricos, mientras que los consumidores contarían con información más precisa sobre la huella ambiental de estos automóviles. Para lograrlo, se propone el Eco-Score como una metodología ambiental armonizada a nivel de la UE, que combina la eficiencia energética y la huella de carbono de los principales componentes de los vehículos eléctricos, asegurando una evaluación integral.