



HOJA DE RUTA DEL VEHÍCULO INDUSTRIAL Y AUTOBÚS 2024-2026

INFORME ANFAC



Índice

INTRODUCCIÓN	3
SIETE PILARES PARA UNA HOJA DE RUTA.....	10
MESA DE TRABAJO PARA EL VEHÍCULO PESADO	14
1. MERCADO	14
2. FISCALIDAD	19
3. INFRAESTRUCTURAS DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO Y REPOSTAJE.....	21
4. CONECTIVIDAD Y AUTOMATIZACIÓN.....	28
5. REGULACIÓN.....	30
6. INDUSTRIA	34
7. MODELO DE MOVILIDAD.....	37

INTRODUCCIÓN

El transporte por carretera: un sector clave para la economía española

El transporte de mercancías y viajeros en España es un sector económico de una enorme importancia estratégica para la industria, el comercio y la movilidad de las personas. España es un importante mercado de producción y consumo, siendo el transporte por carretera clave, no solo para que esos bienes se comercialicen, sino también para la competitividad externa de las empresas españolas y para ser un sector turístico competitivo.

La escasa penetración del transporte ferroviario en España, que apenas alcanza el 4,5%¹ de cuota del transporte terrestre, y la inexistencia de un transporte fluvial como ocurre en otros países, sitúa al transporte por carretera en esta posición tan relevante para el conjunto del país

El **transporte de mercancías** por carretera es un gran generador de riqueza y empleo en España aportando el 4,8% del PIB, cerca de 600.000 empleos directos y más de 15.000 millones de euros vía impuestos a las arcas de Estado¹. En 2021 el transporte de mercancías con origen y destino España alcanzó casi los 320.000 millones de toneladas-kilómetro, un 11% más que el año anterior.

Transporte de mercancías por carretera (toneladas y toneladas-kilómetro) por ámbito con origen y destino España

Ámbito	Miles de toneladas			Millones de toneladas-kilómetro		
	2020	2021	Var. 2021-20	2020	2021	Var. 2021-20
Nacional	1.391.430	1.541.099	+10,8 %	165.542	184.490	+11,4 %
Internacional	107.802	118.609	+10,0 %	120.171	132.743	+10,5 %
TOTAL	1.499.232	1.659.708	+10,7 %	285.713	317.233	+11,0 %

Fuente: OTLE 2022

Es muy relevante tener en cuenta que el 85% de las toneladas-kilómetro en nuestras carreteras las realizan exclusivamente transportistas españoles. Esto pone de manifiesto la importancia del sector de transporte por carretera en España que involucra a un volumen muy relevante de empresas de transporte, con empleo asociado², y que son clave para el desarrollo económico del país y su competitividad

¹ Fuente: Observatorio del Transporte y la Logística en España (OTLE) – Informe anual 2022 (10ª edición).

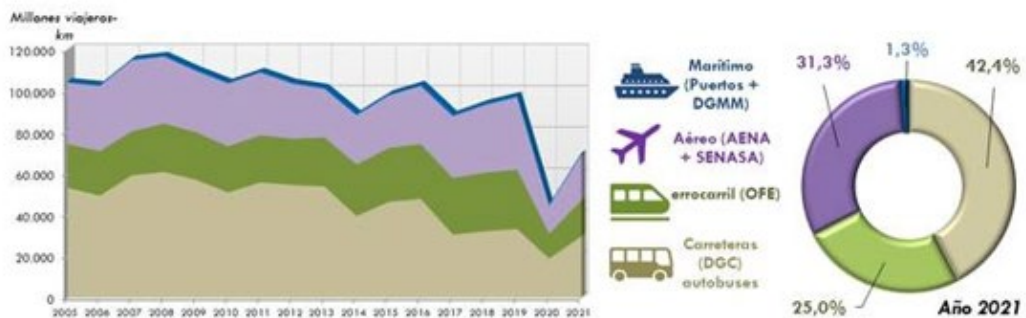
² “En 2020 las empresas de transporte de mercancías por carretera representaron casi la mitad (49 %) del total de empresas en el sector del “transporte y almacenamiento”, contabilizando 106.882 empresas.” Fuente OTLE 2022.

como país exportador en sectores como el agrícola y la alimentación entre otros. Además, en su mayor parte, cerca del 85%, este transporte lo realizan pequeñas empresas o autónomos, más vulnerables y con menor capacidad de inversión.

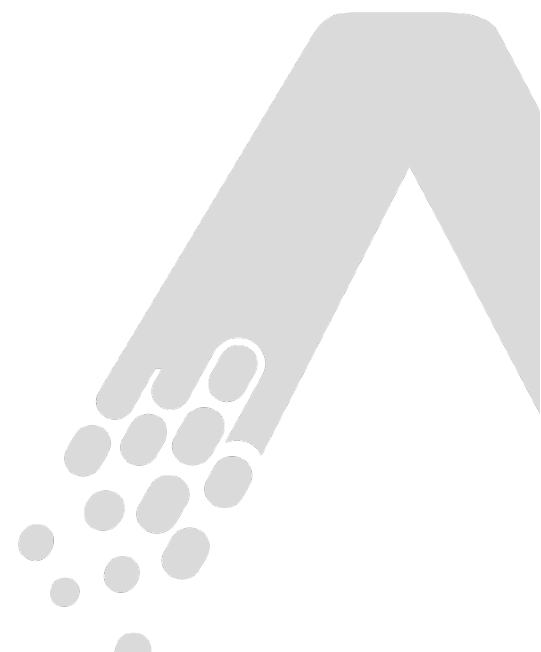
Otro aspecto relevante del transporte de carretera es su participación en el transporte internacional. En 2021 este transporte fue de 132.700 millones de toneladas-kilómetro, el 42% del total del transporte por carretera. Nuestra situación periférica respecto a Europa hace de este transporte una herramienta estratégica para un país abierto a la competencia internacional.

También tiene gran importancia el **transporte de pasajeros** en nuestro país teniendo en cuenta la relevancia de la actividad turística, para la que es esencial mantener un transporte de calidad. De hecho, el transporte por carretera es una actividad muy importante, ya que el 42,4 % de los pasajeros-km desplazados en 2021 lo hicieron en el transporte colectivo por carretera.

Cuotas modales del transporte nacional de viajeros (millones de viajeros-km) en transporte colectivo.



Fuente: OTLE 2022



El sector del transporte es clave para la economía española

- El transporte por carretera es clave para la competitividad y funcionamiento de la economía española.
- El sector de transporte por carretera es, además, una importante fuente de actividad, y aporta el 4,8% del PIB.
- El transporte por carretera alcanzó los 320.000 millones de toneladas-kilómetro, un 16,9% más que el año anterior, y superó los 353.600 millones de viajeros-kilómetro, también con un notable incremento del 22,9%.
- El 85% de las toneladas-kilómetro desplazadas en nuestro territorio se han realizado por empresas españolas.
- El 85% de las mercancías transportadas se realizan por empresas pequeñas o autónomas, más vulnerables y con baja capacidad de inversión.
- El transporte internacional de mercancías por carretera supone el 42% del total.
- El 42,4 % de los pasajeros-km desplazados en 2021 lo hicieron en el transporte colectivo por carretera.

El transporte por carretera en la Transición Ecológica

La Unión Europea (UE) ha fijado una hoja de ruta clara y exigente para el sector de automoción. Ya en 2019 estableció un objetivo de reducción de CO₂ del 15% en 2025 y del 30% en 2030, en comparación con los niveles de 2019/2020³.

Recientemente, en febrero de 2023 la Comisión Europea presentó una **nueva propuesta de regulación para acelerar la senda de reducción de las emisiones de CO₂ en los vehículos pesados**⁴. Esta propuesta, actualmente en discusión, plantea un objetivo de reducción más estricto en 2030. En concreto, del **45% para la práctica totalidad de los vehículos pesados nuevos, así como una reducción del 65% en 2035 y un 90% en 2040**. En el caso particular de los autobuses urbanos nuevos, establece incluso un objetivo mayor de **reducción del 100%** en 2030. Esta propuesta es un nuevo cambio de ritmo acelerado hacia los vehículos cero emisiones, y de aprobarse exigirá un importante esfuerzo adicional por parte de los fabricantes y, sobre todo, aún mayor para los transportistas.

Descarbonizar el transporte pesado por carretera es, sin embargo, mucho **más que establecer objetivos de CO₂ más exigentes para los fabricantes. La UE, y España, solo conseguirán esos objetivos si, además de la inversión de los fabricantes, también se dan las condiciones habilitantes (ej. planes de ayuda al transportista, fiscalidad, infraestructura de recarga y repostaje) imprescindibles para que los operadores de transporte inviertan en vehículos de cero emisiones y**

³ [Reglamento \(UE\) 2019/1242 de CO₂ para vehículos pesados nuevos](#)

⁴ [Propuesta de la Comisión Europea de nuevos objetivos de CO₂ para vehículos pesados nuevos](#)

puedan operarlos de manera rentable. Tales condiciones son necesarias para conseguir los objetivos, más aún en un país como España, dado el peso económico del sector que se pretende cambiar.

En todo caso, en el nuevo escenario descarbonizado las reglas de mercado no cambiarán, ni tampoco el hecho de que el transporte por carretera seguirá siendo **indispensable** en la cadena logística de nuestro país. Los operadores de transporte invertirán en estos vehículos como una herramienta de trabajo, primando en su criterio de compra garantizar las prestaciones para su misión y conseguir un coste total de propiedad (TCO)⁵ lo más bajo posible, además de garantizar la usabilidad en todas las condiciones (infraestructura de recarga y tiempos de recarga competitivos, capacidad de carga equivalente...). En definitiva, en este segmento de vehículos, todos profesionales, es más necesario que en los segmentos particulares el atender al coste y usabilidad; la sostenibilidad será un atributo deseado, **pero siempre que mejore o, al menos, iguale la competitividad.**

Una Hoja de Ruta exigente para la descarbonización del transporte debe ser compatible con la competitividad de servicio

- La Comisión Europea y España tienen previsto endurecer la hoja de ruta para el transporte pesado con mayores exigencias de reducción de emisiones de CO₂, previsibles del 45% en 2030, del 65% en 2035 y del 90% en 2040.
- Para descarbonizar el transporte, más que establecer objetivos es necesario garantizar las condiciones habilitantes, siendo los Costes de Operación del Transporte (TCO) la principal de ellas.
- Los camiones y autobuses son herramientas de trabajo de los transportistas y suponen una gran inversión, por lo que sus prestaciones, su coste inicial, su coste de uso y su productividad serán las determinantes para la toma de decisión de los compradores.
- Es imprescindible garantizar la usabilidad de estos vehículos y su productividad. Por lo tanto, será necesario contar con infraestructuras de recarga y repostaje suficientes y garantizar tiempos de recarga y repostaje competitivos, así como planes de apoyo a la demanda eficaces, que no impongan costes administrativos o financieros inasumibles en el mundo empresarial del transporte, tremendamente competitivo.

⁵El TCO es una métrica global que tiene en cuenta el costo de propiedad de cualquier activo a lo largo de toda su vida útil. Incluye la adquisición, el mantenimiento, los gastos de sustitución y los pagos adicionales relacionados con el servicio.

Acompañamiento al sector transporte en su transición

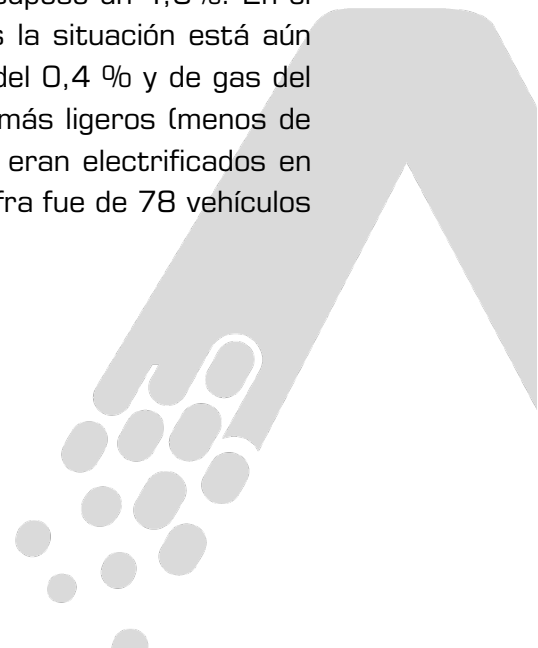
Es claro que el sector del transporte español y sus empresas tendrá que afrontar grandes retos en los próximos años. De hecho, los objetivos de descarbonización actuales del 15% o los que están ahora en discusión para elevarlos al 45% suponen que en un plazo muy reducido de apenas 7 años la demanda gire hacia vehículos de nuevas tecnologías.

Los **fabricantes están haciendo grandes esfuerzos inversores** para desarrollar las nuevas tecnologías. La oferta de vehículos pesados de cero y bajas emisiones está creciendo de forma significativa, con alternativas al vehículo diésel que giran fundamentalmente en torno a la electrificación, con baterías o pila de combustible (hidrógeno), así como al uso en motores de combustión interna de combustibles renovables, tales como el biometano, sin descartar otras posibles tecnologías a futuro (como el hidrógeno verde o combustibles sintéticos, sujetos a su disponibilidad y coste).

Sin embargo, no debe olvidarse la gran complejidad del transporte profesional, con muy diferentes necesidades de uso (corta, media y larga distancia) o incluso la tipología de la mercancía a transportar (p.e. camión frigorífico) o el servicio a realizar (hormigoneras, cisternas, etc.). Lo mismo sucede en el caso de transporte de pasajeros (urbano, interurbano, larga distancia, discrecional, etc).

De lo anterior resulta la necesidad de plantear una total **apertura tecnológica** y apostar por la mejor tecnología disponible para cada uso, así como sumar a los esfuerzos de los fabricantes de automóviles por el desarrollo tecnológico, los de la administración para favorecer la apuesta del transportista por nuevas tecnologías. El potencial de las nuevas tecnologías es muy elevado, pero para conseguir la neutralidad en emisiones en el transporte por carretera es necesario pasar de las ideas a las realidades, **identificando barreras y necesidades y, diseñando estrategias realistas con los recursos económicos necesarios.**

En España, en 2022, el 94,7% de los **vehículos industriales** fueron diésel y la penetración de industriales electrificados fue muy baja con apenas un 0,7% de cuota, mientras que el gas como alternativa de transición supuso un 4,6%. En el caso de los vehículos industriales de más de 16 toneladas la situación está aún más retrasada, con una cuota de electrificación en 2022 del 0,4 % y de gas del 3,6 %. En el caso de la electrificación, para los vehículos más ligeros (menos de 16 toneladas) tan sólo 82 vehículos de un total de 3.099 eran electrificados en 2022 y, para los más pesados (más de 16 toneladas), la cifra fue de 78 vehículos electrificados de un total de 20.363 matriculaciones.



En los **autobuses**, la presencia de motorizaciones de gas, híbridas eléctricas (HEV) y electrificadas (BEV⁶ + PHEV⁷ + FCEV⁸) son más comunes, alcanzando entre todas ellas una cuota conjunta de casi el 35 % de las ventas en 2022 (15,7 % de gas, 12,9 % HEV y 6 % electrificados). Este proceso de transición hacia vehículos de menores emisiones tiene lugar esencialmente en los autobuses urbanos (aquellos usados para cortas distancias), donde la cuota de electrificación fue del 28,9 % en 2022, y junto con los autobuses de gas y HEV registraron una cuota combinada del 83,2 %. Como en el caso de los camiones, las largas distancias tienen mayores dificultades para introducir nuevas tecnologías, especialmente electrificadas.

Cuotas según motorización en el mercado de 2022

	Camiones ligeros (> 3,5 t y <= 6 t)	Camiones medios (> 6 t y <= 16 t)	Camiones pesados (> 16 t)	Total vehículo Industrial
Total 2022	609	2.490	20.363	23.462
Electrificados (1 + 2)	11,5%	0,5%	0,4%	0,7%
(1) BEV	11,5%	0,5%	0,4%	0,7%
(2) PHEV	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Resto (3 + 4 + 5)	88,5%	99,5%	99,6%	99,3%
(3) Diésel	65,7%	91,2%	96,0%	94,7%
(4) Gas	22,8%	8,3%	3,6%	4,6%
(5) HEV	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ene - ago 2023	637	2.502	15.443	18.582
Electrificados (1 + 2)	13,7%	1,1%	0,8%	1,3%
(1) BEV	13,7%	1,1%	0,6%	1,2%
(2) PHEV	0,0%	0,0%	0,2%	0,2%
Resto (3 + 4 + 5)	86,3%	98,9%	99,2%	98,7%
(3) Diésel	65,9%	89,2%	95,9%	94,0%
(4) Gas	20,4%	9,7%	3,2%	4,7%
(5) HEV	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

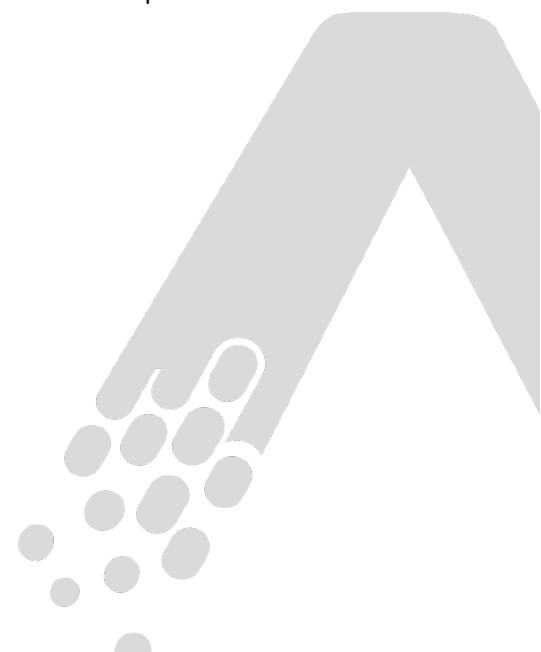
Fuente: ANFAC /Ideauto

Por otro lado, el **parque nacional** de vehículos pesados para el transporte de pasajeros y mercancías era en 2022 de 581.631 vehículos industriales y 61.509 autobuses. En los últimos años se ha producido un fuerte envejecimiento del parque, que en el caso de los vehículos industriales ha alcanzado una edad media de 14,7 años en los vehículos industriales y de 11,8 años en los autobuses. Esto sitúa a España con un parque muy envejecido comparándolo con otros países como Alemania o Francia.

⁶ Battery Electric Vehicles

⁷ Plug-in Electric Vehicle

⁸ Fuel Cell Electric



Parque y edad media en Europa

País	Vehículo industrial		Autobuses	
	Unidades	Edad media	Unidades	Edad media
España	581.631	14,7	61.509	11,8
Alemania	964.696	9,7	80.225	8,3
Francia	616.467	9,2	94.523	7,7
Italia	960.284	19,0	100.199	14,3
Portugal	135000	15,6	17300	14,9
R. Unido	740.568	11,0	81.652	14,9

Fuente: ANFAC y ACEA.

Nota: el dato de España es del año 2022, para el resto de los países del 2021.

El sector de la automoción está realizando grandes inversiones con oferta de vehículos de nuevas tecnologías en todos los segmentos

- En los últimos dos años se ha ampliado de forma significativa la oferta de vehículos con tecnologías alternativas al diésel en todos los segmentos incluidos los de mayor capacidad de carga.
- La descarbonización del transporte pesado y todos sus usos es tecnológicamente compleja y diversas tecnologías pueden contribuir a medio plazo, pero siempre que permitan prestar servicios competitivos.
- En 2022 las cuotas de electrificación del mercado son muy bajas, de apenas un 0,7% para vehículo industrial y del 6% en autobús, que está enfocado prácticamente al servicio urbano. Su utilización aún se concentra en los segmentos de menores distancias, y su crecimiento pasa por garantizar una red de recarga específica, de alta potencia y prestaciones adecuadas al transportista.
- El gas natural y su evolución al biometano, como combustible renovable, puede ser especialmente relevante para la larga distancia, por ser una solución viable, accesible y asequible en el corto/medio plazo, como complemento a la electrificación, especialmente en aquellos nichos donde la viabilidad técnica-económica no esté suficientemente madura.
- Por su parte el hidrógeno es aún una solución no implantable a corto plazo, y su desarrollo necesitará de su disponibilidad a precios competitivos, además de una red de repostaje adecuada.
- Las flotas de los transportistas se encuentran en un proceso de envejecimiento muy elevado, con una edad media de 14,7 años en los camiones y de 11,8 años en autobuses, lejos de la situación de Francia y Alemania.

SIETE PILARES PARA UNA HOJA DE RUTA

El transporte se encuentra ante la necesidad de una renovación urgente de sus flotas que frene la negativa evolución del envejecimiento de su parque, a la vez que aborde la obligada descarbonización marcada por Europa. En paralelo, las soluciones han de mantener la competitividad del transporte. Esto nos obliga como país a establecer una Hoja de Ruta clara y ambiciosa, con **soluciones factibles y medidas a corto plazo, porque el sector de transporte español simplemente no se puede quedar atrás.**

Con la fijación de objetivos de reducción de emisiones de CO₂ la Comisión Europea ya ha marcado el camino, aunque la senda final dependerá de lo que opinen los respectivos países, entre otros España, en el Consejo y Parlamento Europeo. Según el informe de evaluación de impactos publicado por la Comisión⁹ las cuotas de las diferentes tecnologías de motorización deberán evolucionar en 2030 y 2035 según el cuadro siguiente¹⁰:

Cuadro resumen de estimación de cuotas de mercado según motorización.

Tipo de motorización	Escenario medio									
	2030					2035				
	Diesel + HEV	Gas	PHEV	BEV	Hidrógeno	Diesel + HEV	Gas	PHEV	BEV	Hidrógeno
Objetivos de reducción de emisiones	40%					60%				
Camiones entre 5 y 7,5 t	61%	12%	15%	10%	1%	40%	13%	25%	19%	4%
Camiones entre 7,5 y 16 t	52%	11%	12%	22%	3%	31%	11%	12%	39%	8%
Camiones con más de 16 t	63%	13%	1%	10%	13%	39%	14%	0%	19%	28%
Autobuses con más de 7,5 t (*)	15%	2%	3%	77%	3%	9%	2%	4%	76%	9%
Autocares con más de 7,5 t (**)	61%	2%	0%	11%	26%	35%	2%	0%	22%	41%

(*) Básicamente los que dan servicio urbano e interurbano

(**) Básicamente los que dan servicio privado de largo recorrido

Fuente: Comisión Europea. Executive Summary of the impact assessment report. 14/2/2023

El mercado español **está todavía muy lejos de los objetivos marcados en el documento de la Comisión para 2030**, para lo que hay apenas 7 años, tal y como se pone de manifiesto en esta tabla:

⁹ [EXECUTIVE SUMMARY OF THE IMPACT ASSESSMENT REPORT](#). Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Regulation (EU) 2019/1242 as regards strengthening the CO₂ emission performance standards for new heavy-duty vehicles and integrating reporting obligations, and repealing Regulation (EU) 2018/956

¹⁰ El cuadro resume las estimaciones realizadas para un escenario medio que es el que representa los objetivos de emisiones similares a los que actualmente se están discutiendo.



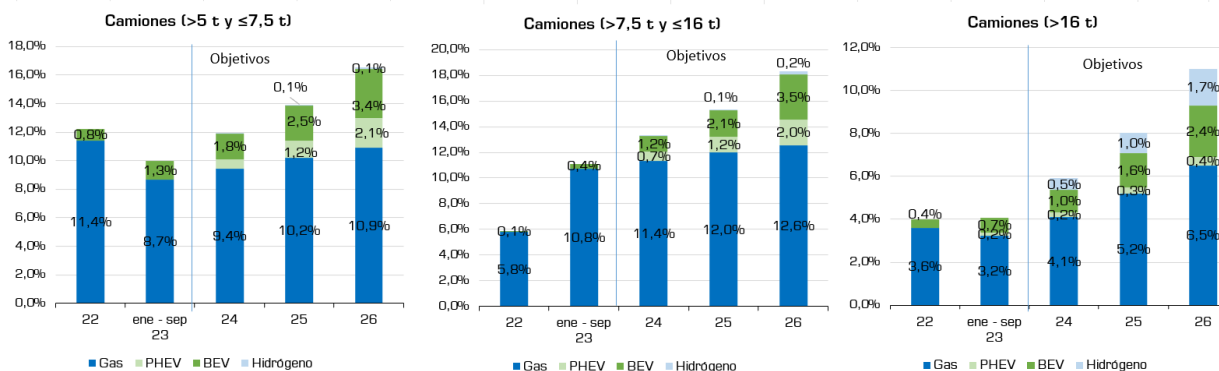
Tipo de motorización	2022				
	Diesel + HEV	Gas	PHEV	BEV	Hidrógeno
Camiones entre 5 y 7,5 t	87,8%	11,4%	0,0%	0,8%	0,0%
Camiones entre 7,5 y 16 t	94,1%	5,8%	0,0%	0,1%	0,0%
Camiones con más de 16 t	96,0%	3,6%	0,0%	0,4%	0,0%
Autobuses con más de 7,5 t (*)	45,1%	38,5%	0,1%	15,5%	0,8%
Autocares con más de 7,5 t (**)	97,3%	2,7%	0,0%	0,0%	0,0%

Fuente: ANFAC / Ideauto con datos DGT

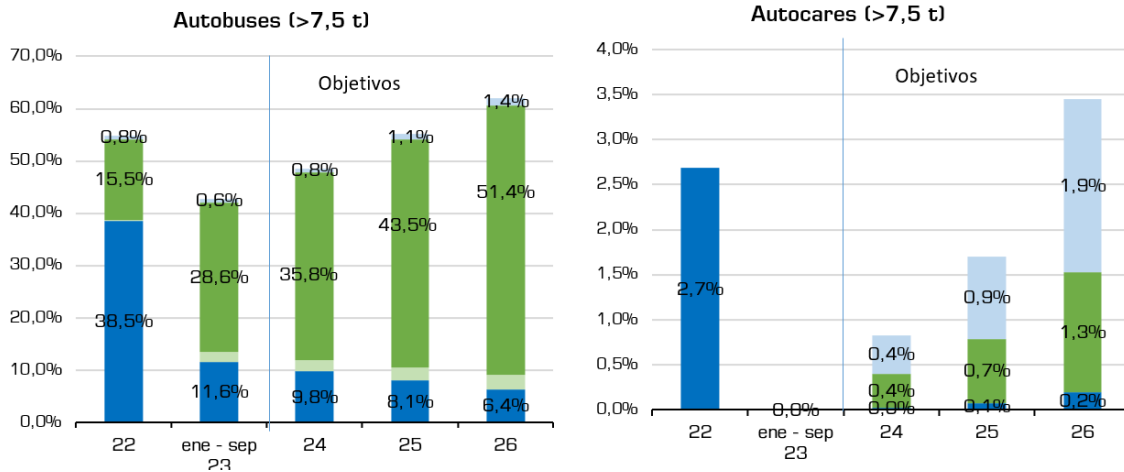
Los fabricantes de vehículos están poniendo en el mercado nuevos modelos. A pesar de este esfuerzo y del apoyo a sus clientes (los transportistas), estas nuevas tecnologías necesitan apoyo para conseguir una gran aceptación. De hecho, se observa que la penetración de motorizaciones de bajas emisiones en el mercado español es muy lenta. Esta situación es de gran preocupación, ya que, de no acelerarse, no se alcanzarán los objetivos de descarbonización a pesar de las grandes inversiones en juego por parte del sector de automoción.

La senda para llegar a dichos objetivos marcados por la Comisión y el gobierno español exige también esfuerzos por parte de las administraciones. Deben establecerse medidas concretas que palién las dificultades que los transportistas se encuentran a la hora de tomar la decisión de invertir para renovar su flota de vehículos. **Hemos de facilitar al empresario de transporte el cambio para adoptar nuevas tecnologías.**

A continuación, se incluye la evolución que deberán tener las cuotas de las diferentes motorizaciones en el mercado español durante el periodo 2024-2026 según tipo de vehículo. Estas cuotas se configuran como **un objetivo necesario para alcanzar las exigencias de Comisión sobre la descarbonización del transporte**¹¹.



¹¹ Estimación propia con la hipótesis de evolución menor en los primeros años y aceleración al final del periodo para que el mercado español se sitúe al mismo nivel que el "escenario medio" establecido por la Comisión en su informe evaluación de impactos (media UE).



Fuente: elaboración propia sobre datos del mercado objetivo estimado por la Comisión para 2030 y 2035 en el escenario medio.

Teniendo en cuenta estas circunstancias y la complejidad de la descarbonización para el sector transporte, es fundamental diseñar un proyecto para el sector. España necesita **una Hoja de Ruta 2024-2026 con medidas enfocadas a llevarse a cabo en los próximos tres años si queremos generar un cambio de ritmo y alcanzar la velocidad que necesitamos. Para ANFAC no es suficiente fijar objetivos a 2030 o 2035: solo si sabemos lo que queremos hacer en los próximos dos-tres años estaremos trabajando seriamente en el cambio. Las empresas de transporte, sometidas a una enorme competencia y exigencias de servicio, necesitan enfocar este futuro con certezas, no con objetivos.**

Esta Hoja de Ruta que ANFAC propone tiene **una medida transversal y siete áreas de actuación prioritarias:**

- **Medida transversal:** en primer lugar, consideramos necesario que se cree con la administración una **Mesa de Trabajo para el Vehículo Pesado a nivel nacional** en la que participen, además de los ministerios responsables de los objetivos de descarbonización sectorial e industrial (al menos Transportes, Transición Ecológica e Industria), los fabricantes y comercializadores de vehículos y los transportistas de mercancías y pasajeros por carretera, además de los principales cargadores a través de sus respectivas asociaciones, y otras AAPP,. Esta mesa permitirá identificar los puntos clave que deben abordarse y poner en marcha las medidas necesarias de modo consensuado.
- **Siete áreas de actuación prioritarias:**
 1. **Mercado:** Medidas enfocadas a ayudar a los transportistas y a los municipios a acceder a vehículos con costes más competitivos teniendo en cuenta las grandes diferencias de coste entre vehículos diésel y vehículos de tecnologías limpias o de cero emisiones.

2. **Fiscalidad:** Es necesario utilizar la fiscalidad como herramienta para hacer más atractiva a los transportistas la inversión en vehículos de nuevas tecnologías y su utilización.
3. **Infraestructuras de recarga y repostaje de combustibles renovables:** El desarrollo de infraestructuras es una condición necesaria para la puesta en circulación de vehículos con nuevas tecnologías, especialmente relevante para el suministro de electricidad.
4. **Conectividad y automatización:** Debe favorecerse el entorno que permita la introducción de tecnologías para una mayor conectividad y automatización, en gran medida relacionadas con la seguridad vial y la eficiencia en la prestación del servicio.
5. **Regulación europea y española:** La regulación debe ser una ayuda activa para avanzar en los objetivos. España tiene la oportunidad de favorecer regulaciones nacionales y europeas que permitan avanzar en los retos medioambientales y de descarbonización del transporte sin poner a riesgo su competitividad.
6. **Industria:** España es fabricante de vehículos comerciales e industriales cuyas fábricas están afectadas de forma directa por la transformación de la industria y la necesidad de competir a nivel internacional por la asignación de modelos de nuevas tecnologías. Por ello, debe crearse un entorno que haga atractiva la inversión en España para la fabricación de nuevos vehículos.
7. **Modelo de movilidad:** El modelo de movilidad debe ser adecuado a las necesidades del sector enfocándolo desde un punto de vista equilibrado y homogéneo en el territorio, para evitar la ruptura del servicio y/o costes improductivos.



MESA DE TRABAJO PARA EL VEHÍCULO PESADO

Teniendo en cuenta que las medidas a abordar son complejas y dependen de diferentes administraciones consideramos necesario que se constituya una Mesa de Trabajo para el Vehículo Pesado a nivel nacional.

Esta mesa de trabajo con la Administración deberá estar compuesta, al menos, por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por el Ministerio de Transición Ecológica, y el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, además de la Dirección General de Tráfico. El sector fabricante de vehículos estaría representado al menos por ANFAC, además de comercializadores y otras asociaciones del sector, mientras que el transporte por carretera por aquellas asociaciones profesionales que se consideren relevantes, incluidos los cargadores.

El objetivo de dicha mesa será analizar y coordinar la situación de las acciones clave que se deben abordar para garantizar el éxito de la descarbonización en el transporte de mercancías y de pasajeros por carretera, así como identificar medidas necesarias y priorizarlas.

1. MERCADO

1.1 PLAN DE INCENTIVOS A LA TRANSFORMACION DE LAS FLOTAS

Uno de los aspectos clave señalados para garantizar la competitividad de las empresas de transporte es la de compensar la diferencia de costes entre los vehículos limpios o de emisión cero¹² respecto a los costes de los vehículos equivalentes.

Los programas de ayuda a la compra de vehículos son un instrumento imprescindible, y en 2021 el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana aprobó un programa de ayudas para la renovación de las flotas de transporte (MITMA MOVES) con un presupuesto de 400 M€, que está vigente desde

¹² Según la definición que establece el [nuevo RGEC](#) para vehículo cero emisiones y vehículo limpio.

Vehículo pesado de emisión cero será el que establece la Directiva 2009/33/CE en su artículo 4, punto 5): "(...) sin motor de combustión interna o con un motor de combustión interna que emita menos de 1 g de CO₂/KWh (...).

Vehículo limpio pesado según se define el artículo 102 septies del RGEC que hace referencia al Reglamento UE 2019/1242, artículo 3: "Un vehículo pesado (...) con emisiones específicas de CO₂ de menos de la mitad de las emisiones de CO₂ de referencia de todos los vehículos del subgrupo de vehículos al que pertenece el vehículo pesado".

entonces. Este programa tiene su fecha de finalización el 30 de abril de 2024 aunque podrían estar ya consumidos los fondos para finales del 2023¹³.

Este Programa de ayudas, sin embargo, no está teniendo el impacto deseado como consecuencia de las dificultades para su gestión. Se está produciendo un gran retraso en la resolución de las solicitudes y en el pago de las subvenciones, con solicitudes que llevan pendientes más de 9 meses esperando a ser atendidas¹⁴. A esto viene a añadirse diferentes cambios en las bases del programa durante su aplicación. Todo ello, ha introducido incertidumbre entre los transportistas a la hora de decirse por la utilización de estas ayudas y por lo tanto para su apuesta hacia las nuevas tecnologías que de otro modo no sería viable introducir en sus flotas.

Precisamente, por su relevancia para impulsar la descarbonización y la introducción de nuevas tecnologías en las flotas de transporte **es necesario que estos planes de ayuda se configuren adecuadamente para que tengan una gestión ágil y atractiva que no desincentive al transportista a la hora de tomar la decisión de compra.**

A pesar de las ayudas impulsadas en los dos últimos años, estamos en cuotas muy bajas de electrificación o introducción de otras tecnologías limpias, además de que el ritmo de avance es muy bajo y los objetivos muy ambiciosos (y cada vez más). De hecho, en un periodo de menos de 10 años, como se ha comentado, se tendrían que alcanzar cuotas de matriculación muy alejadas de la situación actual.

Por ello, al MITMA MOVES, una vez agotado su presupuesto, deberá dársele continuidad tanto en 2024, al menos para el periodo 2024-2026. Este nuevo programa deberá contar con **claras mejoras en su enfoque y aplicación.** Debemos aprovechar la experiencia con el MITMA MOVES actual y explotar al máximo el nuevo Reglamento de Exención por Categorías¹⁵ que permite una intensidad de ayuda mayor y clarifica la forma de acometer estas ayudas para el caso de vehículos e infraestructuras de recarga y repostaje.

El nuevo plan debe ser **contundente**, a la altura de los objetivos planteados, y **priorizar ante todo el cobro de las ayudas de forma rápida.** También eliminar costes administrativos superfluos y todos aquellos trámites que dificultan la obtención de las ayudas.

¹³ No hay datos públicos para determinar la situación del programa, aunque se han producido declaraciones públicas desde el Ministerio en junio de 2023 que apuntaban a que el presupuesto estaba ya prácticamente reservado en su totalidad.

¹⁴ Muchas de ellas pueden incluso a superar el año de espera.

¹⁵ Enlace a las [Modificaciones al Reglamento de Exención por Categorías \(Nº 651/2014\)](#)



Para ello, **ANFAC propone un plan con las siguientes características**¹⁶:

- Plan en **régimen de concurrencia**. Esto permitirá:
 - Dar mayor seguridad a los transportistas que realizan la solicitud al tener en un plazo conocido la aceptación de la ayuda y mayor agilidad del pago.
 - Incrementar de forma sensible las ayudas actuales, ya que podrán llegar al 100% de los costes subvencionables en caso de vehículos cero emisiones y 80% para vehículos limpios¹⁷.
- **Unificación** del programa para que sea una única convocatoria a nivel nacional la que recoja todas las solicitudes, ya que las empresas pueden tener necesidades en sus planes de transporte en varias comunidades a la vez.
- Inclusión de la **financiación por renting**, tal y como permite el nuevo RGEC, que lo recoge expresamente¹⁸.
- Los vehículos elegibles deberán incluir **cualquier vehículo de baja o cero emisiones** según permite el nuevo RGEC en la definición que realiza de vehículo de cero emisiones y vehículos limpios. Todos ellos contribuyen a la descarbonización y forman parte del periodo transitorio que deben recorrer en los próximos años.
- Subvencionar los **sistemas de recarga** de baterías para vehículos eléctricos ligados a la solicitud de subvención para la renovación de la flota. Estas ayudas deben alinearse a las condiciones que permite el nuevo RGEC para aprovechar al máximo las mejoras que ha realizado la Comisión. Así mismo deberá mejorarse el enfoque actual en los siguientes puntos:
 - Inclusión de subvenciones para la instalación de puntos de recarga en los concesionarios.
 - Permitir ayuda para la instalación de más de un punto por vehículo ya que es habitual que el transportista necesite un punto en el origen de su ruta y otro en destino.

¹⁶ En línea con los planes de Francia y Alemania.

¹⁷ Según la definición de la Directiva 2009/33/CE a la que hace referencia el nuevo RGEC Artículo 4. Punto 4) y para los que establece dichas cuantías.

¹⁸ Debe considerarse la posibilidad de que las empresas de renting puedan ser beneficiarios como ha aplicado Alemania en el plan que tiene vigente.

1.2 PROGRAMA DE AYUDAS MITMA RENOVACIÓN FLOTAS MUNICIPALES

Las flotas municipales, en particular en lo relativo a autobuses y a camiones de servicios públicos, son de gran relevancia en el conjunto del parque circulante y una parte fundamental de la descarbonización del transporte.

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha impulsado programas de ayuda incluidas en dos convocatorias consecutivas en los años 2021¹⁹ y 2022²⁰ dentro del “Programa de ayudas a municipios para la implantación de Zonas de Bajas Emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano y de la movilidad”. En la primera convocatoria con un presupuesto de 1.000 M€, la renovación de flotas supuso un 19,4%, siendo en 2022 un 10,6% del presupuesto disponible de 500 M€. En ambos casos fue un plan en concurrencia competitiva.

Tal y como se comentaba para la renovación de flotas privadas, es imprescindible dar continuidad a los planes de ayuda en la renovación de las flotas municipales. Se propone en este caso un **plan específico de renovación de flotas municipales** para que el presupuesto disponible no quede comprometido con otras iniciativas que los municipios ya solicitaron y obtuvieron en las ediciones anteriores relacionados con la movilidad local (ej. construcción de carriles bici u otras iniciativas de peatonalización).

Con un esquema similar al ya lanzado, el nuevo programa de ayuda a los municipios para la renovación de sus flotas debería contar con al menos tres convocatorias durante los tres próximos años dentro del horizonte 2024-2026 y con las siguientes características básicas:

- Adquisición de autobuses para flotas de transporte público y de vehículos pesados para servicios públicos, de ámbito municipal, definidos como vehículos cero y vehículos limpios según la definición aceptada en la regulación de ayudas de Estado por parte de la Comisión.
- Actuaciones complementarias a la adquisición de autobuses para transformación de flotas de transporte público de ámbito municipal y de vehículos pesados para servicios públicos municipales, propulsadas con vehículos cero o vehículos limpios:

¹⁹ [Resolución de la convocatoria de 2021 del programa de ayudas a municipios para la implantación de ZBE y la transformación sostenible y digital del transporte urbano | Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana \(mitma.gob.es\)](#). Convocatoria de la Orden TMA/892/2021.

²⁰ [Balance de cierre de la segunda convocatoria del programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y transformación sostenible del transporte urbano | Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana \(mitma.gob.es\)](#). Convocatoria de la Orden TMA/370/2022

- Instalación de puntos de recarga eléctrica para flotas de autobuses o de vehículos pesados de servicios municipales.
- Adaptación de cocheras, siempre que resulte necesario para la instalación de puntos de recarga.
- Consultoría para diseño de las actuaciones de electrificación y adaptación del plan de explotación, siempre que constituya una parte esencial para el conjunto de actuaciones subvencionadas: diseño de trayectos, adecuación de la conducción a condiciones climáticas, sistema de gestión de flotas, etc.

1.3 INCLUSIÓN DE LÍNEAS DE FINANCIACIÓN ICO PARA LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS ELECTRIFICADOS E INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS

La dificultad para la introducción de los vehículos electrificados en el parque hace necesaria una medida complementaria a los programas de ayuda mencionados anteriormente. En concreto, debe facilitarse la financiación en la adquisición de estos vehículos y su infraestructura asociada

El ICO tiene gran experiencia en programas específicos para el automóvil. Durante el periodo de la pandemia y hasta el 1 de junio de 2022 ha estado habilitado un programa de financiación de avales en la adquisición o arrendamiento financiero u operativo de nuevos vehículos de motor de transporte por carretera. Por otro lado, en este momento el ICO tiene abierta una línea específica “ICO MITMA MOVILIDAD SOSTENIBLE” ²¹ para ayudar a la financiación de los proyectos que han sido elegidos en el programa de ayudas para la implantación de zonas de bajas emisiones ²². El ICO está, por lo tanto, ofreciendo la posibilidad de conseguir con condiciones financieras ventajosas que las empresas a las que se les ha aprobado la subvención del programa puedan contar con dicha cantidad de forma inmediata.

En este sentido, lo que se propone desde el sector es que esta financiación ventajosa o, si es preferible por el transportista la financiación de un aval, sea posible en el momento de la adquisición o arrendamiento financiero u operativo de un vehículo de transporte por carretera de cero o bajas emisiones y su infraestructura asociada

²¹ [ICO MITMA Movilidad Sostenible](#)

²² Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia cuya convocatoria está regulada por la Orden TMA/892/2021 y en convocatoria de la Orden TMA/370/2022

2. FISCALIDAD

2.1. DEDUCCIONES EN EL IMPUESTO DE SOCIEDADES POR LA COMPRA DE VEHÍCULOS PESADOS DE BAJAS EMISIONES

La actual redacción de la Ley del IS prevé determinadas deducciones que tienen como objetivo fomentar el crecimiento y la inversión en determinados sectores, como son el sector de la investigación y desarrollo e innovación tecnológica o el sector del cine y del espectáculo.

Se propone, por tanto, incluir una deducción que tenga como objetivo incentivar y fomentar la inversión en vehículos electrificados y sus sistemas de recarga asociados como un elemento esencial para la descarbonización. Esta deducción, al igual que otras, tendría como objetivo fomentar la realización de determinadas conductas por parte del contribuyente del impuesto en la medida en que los resultados derivados de las mismas repercuten no solo en la entidad que las desarrolla, sino que también tienen efectos beneficiosos para el conjunto de la sociedad.

Las empresas transportistas o empresas cargadoras que adquieran directamente sus flotas tendrán así un beneficio más para tomar la decisión de introducir la nueva tecnología. Todas las medidas son importantes y complementarias, siendo esta una relevante.

Se propone a tales efectos una deducción en el impuesto que podría ser la siguiente:

1. Deducción del 15% de la inversión en vehículos electrificados.
2. 15% del importe de la inversión realizada en la obra civil, instalaciones, cableados y punto de conexión necesarios para la puesta en servicio de un sistema de recarga de potencia normal o de alta potencia.

2.2. INTRODUCCIÓN DE LIBRE AMORTIZACIÓN PARA VEHÍCULOS DE BAJAS EMISIONES²³

Con el fin de favorecer la renovación de las flotas de transporte con vehículos de bajas emisiones, se propone mejorar las condiciones de amortización actuales que se aplica a las inversiones realizadas en vehículos electrificados y a los sistemas de recarga de vehículos eléctricos, de la siguiente forma:

²³ Francia estaría aplicando una “superamortización” del 140%, lo que implica que la medida aborda a la vez la propuesta de libertad de amortización y de deducción en el impuesto de sociedades del 40%.

- Sustituir la actual amortización acelerada por **un sistema de libertad de amortización**: de acuerdo con la redacción actual, los vehículos electrificados podrán amortizarse aceleradamente, multiplicando por dos el coeficiente de amortización lineal máximo.

La reforma propuesta, si bien supondría un incentivo para los contribuyentes del Impuesto sobre Sociedades, tan sólo implicaría un efecto financiero para el Erario Público en la medida en que permitirían la deducción total en el año de la adquisición, frente a la deducción parcial a lo largo de 60 meses.

- Establecer un periodo de aplicación de esta **libertad de amortización hasta 2026**. Tiene la finalidad de establecer un intervalo temporal para los incentivos que más realista con los objetivos de reducción de emisiones previstos.

2.3. EXENCIÓN DEL IMPUESTO ESPECIAL SOBRE LA ELECTRICIDAD PARA LA RECARGA DE VEHÍCULOS

La imposición de los productos energéticos y de la electricidad está regulada en la Unión Europea por la Directiva 2003/96/CE del Consejo. De conformidad con lo establecido por la Directiva, por unanimidad y a propuesta de la Comisión, puede autorizarse a cualquier Estado miembro a introducir más exenciones o reducciones del nivel de imposición por motivos vinculados a políticas específicas. Este es el caso de Holanda que lo ha aplicado en la electricidad ligada al repostaje de vehículos electrificados.

Durante varios años y con finalización el 31 de diciembre de 2023, en España, y por la situación excepcional de los precios de la electricidad, el impuesto especial se ha aplicado con un tipo impositivo reducido del 0,5 por ciento, que es el mínimo permitido por la UE.

En este marco y con el objetivo de potenciar la electrificación del parque circulante en España, igual que han hecho otros países como Holanda, para hacer más atractivo el uso de vehículos eléctricos, **se propone trabajar en un marco temporal de exención a la electricidad suministrada a los vehículos eléctricos a partir del 1 de enero de 2024 y durante los periodos 2024, 2025 y 2026**. Se trataría de energía suministrada a través de puntos de recarga específicos para los vehículos, priorizando sobre los puntos de recarga rápida, al ser éstos los que necesitan una mayor intensidad eléctrica, entrega de energía en corriente continua y potencias de salida por encima de los 40 kW, y por lo tanto, mayores costes de mantenimiento y operación.

3. INFRAESTRUCTURAS DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO Y REPOSTAJE

La descarbonización **no será posible sin una amplia red de infraestructuras de recarga y repostaje de acceso público en cantidad, capilaridad y calidad adecuada.** En el paquete “Fit for 55”, el nuevo Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (AFIR)²⁴, se indica que hay deficiencias en el desarrollo de la recarga y repostaje accesible al público por falta de ambición de los Estados Miembros para fijar objetivos, **la no existencia de una metodología y planificación en los Estados miembros para calcular los objetivos de despliegue necesarios** y la falta de políticas de apoyo acordes. De la misma forma, el informe de auditoría elaborado por el Tribunal de Cuentas de la Unión Europea²⁵ sobre la infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos indica que **tan solo España y Suecia carecen de un objetivo de puntos de recarga en sus respectivos Marcos de Acción Nacional.**

La situación actual de despliegue de la infraestructura de recarga de acceso público en España (22.760 según el Barómetro de Electromovilidad de ANFAC²⁶) está muy lejos de las proyecciones realizadas por la Comisión Europea y Ejecutivo para la consecución de los objetivos europeos y nacionales de reducción de emisiones de CO₂, así como de los objetivos nacionales planteados por el Gobierno (100.000 puntos en 2023 y 250.000 – 300.000 puntos en 2030²⁷).

Este aspecto toma aún mayor relevancia visto el nuevo (y mayor) nivel de ambición a 2035 acordado a nivel europeo para los vehículos ligeros en el nuevo Reglamento (UE) 2023/851²⁸, y las previsibles nuevas exigencias también para los vehículos pesados. Es, por tanto, **imprescindible, acelerar y no errar en el camino para recuperar el pulso con los principales países europeos.**

Desde ANFAC, insistimos en que los nuevos **objetivos** de descarbonización **solo son objetivos y, por tanto, exigen medios: una mayor ambición exige mayores medidas e instrumentos acordes con el nivel de compromiso.** De lo contrario, estaremos en un desacoplamiento absoluto entre el qué y cómo.

²⁴ [Reglamento \(UE\) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de septiembre de 2023 relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE \(AFIR\).](#)

²⁵ [Informe Especial 05/2021 del Tribunal de Cuentas Europeo: Infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos](#)

²⁶ [Barómetro de Electromovilidad de ANFAC 2023 T2](#)

²⁷ [Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia](#) + [PERTE VEC](#) + CONAMA

²⁸ [Reglamento \(UE\) 2023/851](#)

Bajo nuestro punto de vista es esencial que, al menos, se lleven a cabo, de manera decidida y eficiente, las siguientes medidas:

3.1. CREACIÓN DEL CENTRO ESTATAL PARA EL DESPLIEGUE DE INFRAESTRUCTURAS DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS Y REPOSTAJE DE VEHÍCULOS ALTERNATIVOS (CEIRVEA)

Se propone la creación del Centro Estatal para el despliegue de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos y repostaje (CEIRVEA) como instrumento de apoyo prioritario para la definición de las políticas de transporte y movilidad en el ámbito del despliegue de la infraestructura de recarga de acceso público.

El despliegue de puntos de recarga y repostaje de vehículos alternativos de acceso público es una tarea colectiva y precisa de una gran coordinación y trabajo en común. Ello es así por tres motivos fundamentales:

- Involucra actuaciones directas sobre el territorio y, por tanto, afecta a todos los niveles de las Administraciones Públicas (estatal, autonómica, provincial y local), y desde distintas responsabilidades (viarias, energéticas, medioambientales, etc.). Es, además, un ámbito nuevo, donde es necesario mejorar en el conocimiento técnico y administrativo en el desarrollo de estas infraestructuras por parte de muchas administraciones.
- Es un ámbito donde la velocidad de cambio de la tecnología y de las necesidades de los usuarios son muy elevadas, lo que exige un conocimiento fluido de tales novedades y de las necesidades del sector para evitar errores. Es por ello, por lo que toda política de despliegue debe contar con la participación directa de los agentes privados involucrados, desde los generadores de la oferta (fabricantes de vehículos, componentes, empresas energéticas, explotadores de puntos de servicio) hasta los generadores de demanda (comercializadores) y, por supuesto, usuarios (transportistas, etc.).
- Exige un ritmo de ejecución muy acelerado si se desea cumplir con los objetivos marcados y, además, en competencia con otros países por inversiones e innovación.

Teniendo en cuenta lo anterior, el GTIRVE (lanzado el 15 de junio de 2022), se configuró como el mecanismo de seguimiento y coordinación del despliegue de la infraestructura de recarga de acceso público para cumplir con los objetivos de descarbonización comprometidos (2035 prohibición matriculaciones de turismos y furgonetas nuevas neutros en CO₂).

Sin embargo, el nuevo Reglamento AFIR establece objetivos vinculantes para los Estados Miembros de despliegue de infraestructura de recarga y repostaje de

acceso público con un primer hito en 2025 y sucesivos en 2030 y 2035. Es necesario, por tanto, crear, al amparo de esta ley, un órgano que permita **planificar, impulsar, coordinar, evaluar y garantizar** el despliegue de la infraestructura de recarga de acceso público mínima para vehículos ligeros y pesados en el territorio nacional que permita acelerar el ritmo pues, como se ha argumentado anteriormente, España se encuentra muy lejos de cumplir con los objetivos marcados por Europa en este ámbito. El CEIRVEA deberá contar con una configuración público-privada de alta representatividad.

Entre las funciones del CEIRVEA deberían plantearse las siguientes:

- a. Planificar el despliegue deseado de la infraestructura de recarga y repostaje de acceso público calendarizado por años, potencias y distribución para cumplir los objetivos de descarbonización nacionales (PNIEC) y europeos (AFIR).
- b. Realizar el seguimiento periódico del despliegue de infraestructuras de recarga y repostaje de acceso público para su adecuación a los objetivos marcados. Para ello, emitirá un informe público periódico (semestral) sobre el estado del despliegue y propuestas.
- c. Identificar problemas y cuellos de botella en tal despliegue y realizar propuestas de mejora concretas y acciones correctoras

El órgano planteado tiene ejemplos similares en otros países:

- Portugal: Mobi.e²⁹
- Alemania: National Center for Charging Infrastructure³⁰ -
- Países Bajos: National Agenda on charging³¹

3.2. DEFINICIÓN DE OBJETIVOS PÚBLICOS VINCULANTES DE DESPLIEGUE DE INFRAESTRUCTURA DE RECARGA Y SUMINISTRO DE ACCESO PÚBLICO CALENDARIZADO POR AÑOS Y POTENCIAS A LO LARGO DE TODO EL TERRITORIO NACIONAL

La situación actual de despliegue de la infraestructura de recarga de acceso público en España está ya hoy muy lejos de las proyecciones realizadas por la Comisión Europea y Ejecutivo. Y mucho más tras los nuevos objetivos. Aún nos situamos más lejos si ponemos el foco en una infraestructura de recarga y repostaje de acceso público bien capilarizada a lo largo de todo el territorio y con una calidad (niveles de potencia (electrolineras) y presión y capacidad (hidrogeneras) adecuado para el vehículo pesado.

²⁹ [MOBI.E. Mobilidade Eléctrica](#)

³⁰ [National Center for Charging Infrastructure](#)

³¹ [National Agenda on charging](#)

ANFAC considera absolutamente **imprescindible que** el Ejecutivo publique **unos objetivos nacionales vinculantes de despliegue de infraestructura de recarga y suministro de acceso público, por años y potencias 2023-2035**. Asimismo, es necesario que se asegure el cumplimiento de los objetivos de despliegue de infraestructura ya establecidos en la Ley de Cambio Climático y Transición Energética y Código Técnico de Edificación. Este ejercicio es esencial dado nuestro retraso y nuestro carácter periférico y además será necesario para cumplir con el nuevo Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (AFIR) donde se establecen unos objetivos vinculantes de despliegue para cada uno de los Estados Miembros.

3.3. DESARROLLO DE UN PLAN DE INCENTIVO ESPECÍFICO PARA EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO INTERURBANA QUE GARANTICE LA COBERTURA NACIONAL: MOVES RECARGA NACIONAL

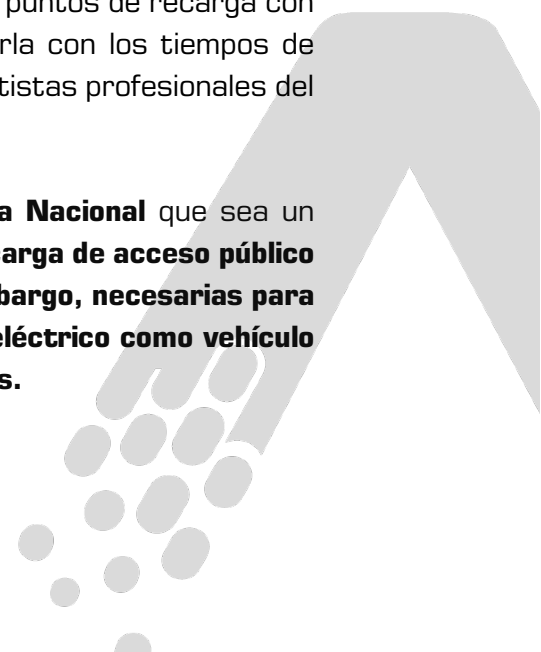
El despliegue mínimo de infraestructura de recarga de acceso público debe girar en torno a tres variables: el número, su distribución en el territorio y su calidad en términos de potencia.

De no ser así, nos encontraremos en la situación actual donde los aproximadamente 22.760 puntos de recarga instalados en la actualidad no son suficientes en cantidad, pero tampoco en calidad (el 78% de los puntos de recarga son de baja potencia y nos llevan a recargas con tiempo superiores a tres horas) y capilaridad (en los principales corredores se aprecian hasta 37 zonas donde hay más de 100 km sin ningún punto de recarga de acceso público, de al menos 250 kW).

El despliegue avanzará en aquellas zonas estratégicas donde el retorno de la inversión sea más claro. Pero esta evolución no se dará en zonas con menos densidad de tráfico habitual (no así en momento pico, como operaciones salida o similares) y donde la inversión no es rentable: las “zonas sombra”.

Este despliegue en calidad y capilaridad es prioritario para abordar la descarbonización en los vehículos pesados que requieren de puntos de recarga con alta potencia para poder optimizar la recarga y acompañarla con los tiempos de trabajo y descanso obligatorio estipulados para los transportistas profesionales del transporte por carreteras.

En este marco, ANFAC propone un **Plan MOVES Recarga Nacional** que sea un **instrumento específico para garantizar el despliegue de recarga de acceso público interurbana en las zonas menos estratégicas, pero, sin embargo, necesarias para garantizar la capilaridad y calidad y posicionar al vehículo eléctrico como vehículo de “todo uso” para el transporte de personas y mercancías.**



Este plan, por su especificidad, debería establecer **condiciones de ayudas más ventajosas en términos de intensidad y límite de ayudas** que las del actual MOVES III, yendo a los máximos permitidos en el marco de ayudas europeas o incluso pudiéndose analizar algún modelo que permita establecer condiciones más flexibles (p.e. modelo de ayudas que garanticen el retorno, como el de las renovables). Además, ayudaría a vertebrar el territorio y, también, planificar mínimamente los despliegues con una visión única de país.

Este tipo de planes ya existe en países del entorno, con informe favorable de la Comisión Europea, como es el caso de **Alemania**³². En concreto, Alemania cuenta con un presupuesto de **1.800 M€**, que estarán destinados a cubrir el despliegue de infraestructura de recarga de alta potencia, **cubriendo costes de implementación, así como costes de operación durante 8 años**. Con este plan, se instalarán unos 8.500 puntos de recarga, en 900 ubicaciones, que cuentan con un radio de 2 km, definido por el gobierno alemán, dentro del cual los beneficiarios, elegidos mediante concurrencia competitiva, deberán establecer la ubicación concreta de la estación de recarga.

Los puntos de recarga deberán garantizar una potencia de carga máxima de 300 kW cuando esté cargando un vehículo por punto, y de 200 kW cuando carguen dos vehículos de manera simultánea.

La designación de las ubicaciones por parte del gobierno alemán se ha realizado mediante el análisis con una herramienta³³ de inteligencia artificial, teniendo en cuenta densidad de población, el tráfico local, el tráfico de largo recorrido, disponibilidad de conexión en media tensión, la estrategia alemana de acumulación de energía, el reparto de recarga vinculada/pública, recarga compartida... Esta herramienta cuenta con un visualizador público para los horizontes 2022, 2025 y 2030.

3.4. CONFIGURACIÓN MÍNIMA DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO

Aunque teóricamente es posible cargar un vehículo pesado eléctrico en una estación de recarga de vehículos ligeros, **en la mayoría de los casos, las potencias, el diseño físico de la estación, como los espacios de estacionamiento y las estructuras fijas, hacen que sea imposible.**

Para el despliegue de la infraestructura de recarga y repostaje de acceso público accesible para los vehículos pesados, es necesario tomar en consideración algunos aspectos que, sin duda, hasta la fecha se están obviando. Se trasladan a continuación:

³² [Plan Alemán Infraestructura de Recarga de Alta Potencia](#)

³³ [StandortTOOL](#)

- **Incompatibilidad de uso con puntos de recarga de corriente continua con tensiones de salida inferiores a 500 V**

Los vehículos pesados sólo cargan en corriente continua pues requieren niveles de potencia muy elevados. En la actualidad, la oferta comercial carga hasta 350 kW pero estos niveles de potencia irán aumentado con la mayor autonomía de los vehículos pudiendo llegar a potencia superiores a 1 MW. La infraestructura de alta potencia en España es insuficiente (menos del 20% de los puntos de recarga de acceso público presenta potencias por encima de los 250 kW) pero hay una gran parte de esta infraestructura que, aun siendo de alta potencia, tiene voltaje de 400 V y no se pueden usar para los vehículos pesados que requieren 500-800 V. Este aspecto del voltaje es algo que no se suele tener en cuenta y es muy importante de cara a los nuevos despliegues.

- **Limitación de acceso a los puntos de recarga y repostaje por maniobrabilidad y espacio.**

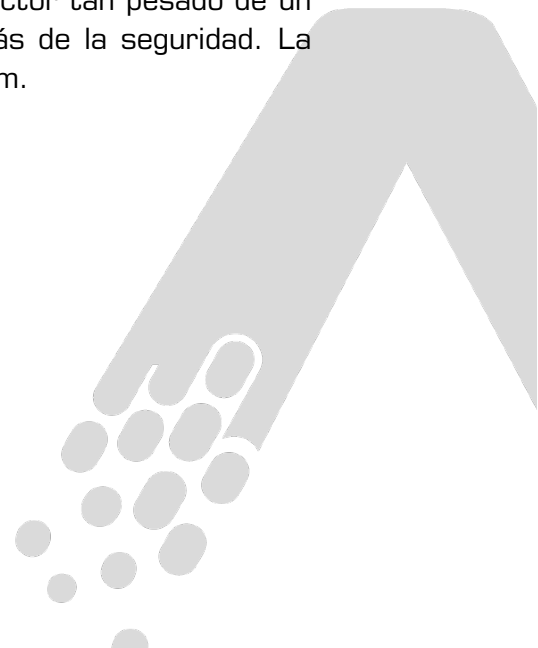
Los vehículos requieren unos radios de giro muy superiores a los de un vehículo ligero.

- **Limitación de acceso a los puntos de recarga y suministro por barreras arquitectónicas**

La altura de marquesinas, bolardos de separación de plazas, la separación entre plazas destinadas a recarga son aspectos fundamentales para permitir la recarga de los vehículos pesados.

- **Poca o nula flexibilidad por escasa longitud de mangueras**

Es importante considerar la posición y longitud de la manguera del cargador, ya que en los vehículos de gasóleo los depósitos están comunicados, pero en los vehículos eléctricos no es fácil pasar un conector tan pesado de un lado a otro por delante o debajo del camión, además de la seguridad. La longitud de las mangueras debería situarse en los 7 m.



- **Punto de acceso nacional a la red de puntos de recarga y de repostaje de acceso público que permita conocer la ubicación, disponibilidad, accesibilidad y compatibilidad con vehículo pesado de los puntos de recarga públicos.**

Este punto es esencial y cada vez más urgente. Es necesario facilitar de manera centralizada información de los puntos de recarga y suministro, tales como sus coordenadas y otra información relevante para los ciudadanos y las empresas. Se preveía su puesta en funcionamiento en mayo de 2022. Hoy en día, más de un año después de ese plazo este punto no está operativo y no se espera que lo esté en un corto periodo de tiempo. Esta plataforma de información es esencial que esté operativa y en pleno funcionamiento, con información estática y dinámica, para facilitar a los ciudadanos y las empresas el acceso a los puntos de recarga y repostaje y otra información adicional que les pueda ser de utilidad. Pero, además, esta plataforma deberá incluir las categorías de información indicadas anteriormente para garantizar la aptitud de los puntos de recarga y repostaje para los vehículos pesados.



4. CONECTIVIDAD Y AUTOMATIZACIÓN

La creciente automatización del vehículo pesado³⁴ representa un gran reto y oportunidad para la industria de la automoción y el transporte ya que puede contribuir, sin duda, a **la seguridad, la protección, la fiabilidad, la comodidad, la accesibilidad, la eficiencia en términos de consumo de combustible y la mejora de la huella de carbono asociados al transporte de personas y mercancías.**

La propia Estrategia Europea de Movilidad Sostenible e Inteligente³⁵ remarca la importancia de la digitalización y la automatización como **motor indispensable para la modernización de todo el sistema de transporte**, en particular sobre el **uso transfronterizo de los vehículos automatizados**, con la que se ganará más fluidez y eficiencia en el transporte de larga distancia.

Nuestro país, como potencia a nivel europeo en automoción, no puede quedarse atrás sino todo lo contrario, **debe aprovechar esta situación para convertirse en una referencia para el desarrollo del vehículo autónomo.**

En 2015, la Dirección General de Tráfico publicó la primera instrucción para la realización de pruebas piloto con vehículos automatizados en carretera abierta, convirtiendo a España en un referente a nivel europeo. Pero el paso más importante en este sentido fue la modificación en 2021 de la “Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial”, en la que se incluye un marco habilitante, a nivel nacional, de la regulación para la circulación de los vehículos automatizados. Sin embargo, **esa habilitación necesita desarrollarse de manera urgente en normas reglamentarias para que puedan implementarse y circular en España vehículos nivel SAE 4.** Este desarrollo es clave para que España no se quede atrás respecto de países como Alemania³⁶ y Francia, que ya cuentan con una adaptación sus marcos de circulación y seguridad vial. Cabe señalar que el nivel SAE 4 tiene un elevado número de aplicaciones destinadas al transporte colectivo de pasajeros y de mercancías, como son las aplicaciones al transporte punto a punto o *hub to hub*, *roboshuttle*, última milla, etc.³⁷

³⁴ [Barómetro del Vehículo Autónomo y Conectado – 1ª edición. ANFAC. Informe sobre Vehículo Conectado y Autónomo – 18 de julio 2023. ANFAC](#)

³⁵ [Estrategia Europea de Movilidad Sostenible e Inteligente](#), de diciembre de 2020

³⁶ [Adaptación de la Ley Alemana de Tráfico](#)

³⁷ [Barómetro del Vehículo Autónomo y Conectado – 1ª edición. ANFAC. Informe sobre Vehículo Conectado y Autónomo – 18 de julio 2023. ANFAC](#)



4.1. IMPULSO DE DETERMINADAS LÍNEAS DE ACCIÓN NACIONAL PARA CONVERTIR A ESPAÑA EN REFERENTE PARA LA CIRCULACIÓN Y DESARROLLO DEL VEHÍCULO AUTÓNOMO

En este marco, se plantean a continuación un conjunto de líneas de acción necesarias para favorecer el despliegue del vehículo autónomo y conectado en nuestro país.

- Adaptar el marco jurídico español para **permitir la circulación a los vehículos pesados con funciones de conducción totalmente automatizadas de hasta nivel SAE 4** ^{38 39}.
- Adaptar el marco jurídico español para permitir la circulación del vehículo automatizado desde la óptica de **responsabilidad civil y de producto**⁴⁰.
- Simplificar algunos aspectos y trámites de la Instrucción⁴¹ de la DGT para **favorecer la aplicación de los entornos de pruebas piloto** para la circulación del vehículo automatizado.
- Visibilizar la existencia de estos entornos de pruebas piloto a nivel europeo, atrayendo nuevos **proyectos dedicados a la circulación de vehículos pesados automatizados en entornos controlados**: ej. transporte punto a punto o *hub to hub, roboshuttle*, ...
- Impulsar un marco armonizado a nivel europeo de normas comunes de circulación para los vehículos con funciones de conducción totalmente automatizadas que permita **homogeneizar las normas entre los distintos Estados miembros**.

4.2. IMPULSO DE DETERMINADAS LÍNEAS DE ACCIÓN NACIONAL PARA IMPULSAR LA CONECTIVIDAD DE LOS VEHÍCULOS

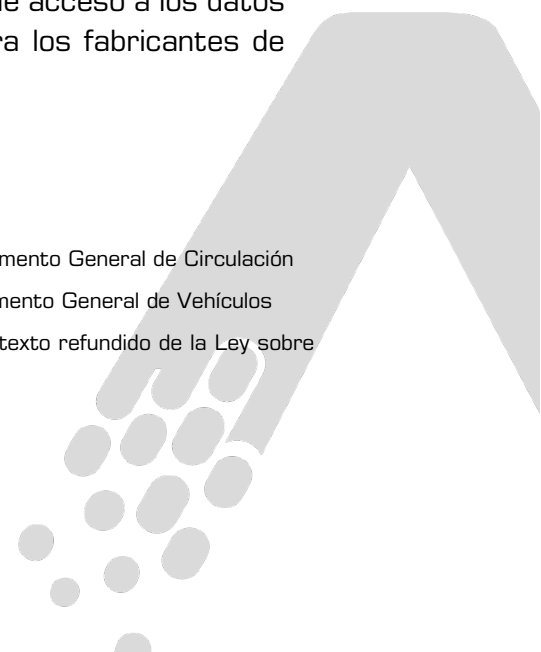
El vehículo conectado, es un aliado tecnológico indiscutible que ayudará a mejorar la seguridad, la información y la eficiencia del transporte por carretera, así como una gran oportunidad para el desarrollo de nuevos servicios. Así, en el marco de la futura propuesta de la Comisión Europea de reglamento de acceso a los datos deben garantizarse los siguientes aspectos esenciales para los fabricantes de vehículos del:

³⁸ [Real Decreto 1428/2003](#), de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación

³⁹ [Real Decreto 2822/1998](#), de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos

⁴⁰ [Real Decreto Legislativo 8/2004](#), de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

⁴¹ [Instrucción VEH 2022/07](#)



- Garantizar la **privacidad del usuario** de conformidad con el reglamento de protección de datos (GDPR).
- Definir un marco común para la **descripción de los datos** del vehículo.
- Definir un **catálogo de datos** disponible para cada fabricante claro y preciso.
- Limitar el impacto sobre la arquitectura del producto que se desee comercializar y **garantizar la protección de los secretos comerciales o trade secrets** para los fabricantes de vehículos.
- Garantizar que el marco normativo no suponga un desincentivo para las empresas que operan el dato.
- Análisis y desarrollo de nuevos entornos en términos de comunicaciones.

5. REGULACIÓN

5.1. REGULACIÓN EUROPEA COHERENTE Y PROPORCIONAL

5.1.1. Propuesta de reglamento para la reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados coherente con la capacidad de adaptación de las flotas y la realidad del desarrollo tecnológico

El Pacto Verde Europeo⁴² que estableció el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en 2050, ha fijado una hoja de ruta clara y exigente para el sector de automoción en materia de descarbonización.

Para los **vehículos pesados**, en febrero de 2023, la Comisión Europea presentó una **propuesta de regulación para la reducción de las emisiones de CO₂** que establece nuevos objetivos más estrictos⁴³ que los existentes en la actualidad.

En concreto, los objetivos de reducción respecto a los niveles de 2019 son del **45%** en **2030 (vs. 30% actuales)**, del **65%** en **2035** y del **90%** en **2040**, así como del **100% en 2030** para los **autobuses urbanos**, son **extremadamente exigentes** y **disruptivos** para los operadores de transporte.

El riesgo de una mayor ambición sin asegurar las condiciones habilitantes necesarias (infraestructura de recargar y repostaje, ayudas efectivas, etc.), en un sector tan estratégico, puede generar un **efecto contrario sobre el medio ambiente** y **retrasar la renovación de la flota**. El transportista no cambiará de tecnología si no es rentable y es factible para realizar su actividad.

⁴² [Pacto Verde Europeo](#)

⁴³ [Propuesta reducción emisiones de CO₂ vehículos pesados](#)

Este reglamento, actualmente también en plena discusión y en manos de la presidencia española de la Unión Europea, es **clave y prioritario para los fabricantes de vehículos** y, por ello, creemos que España debe poner especial atención y garantizar los siguientes aspectos:

- Garantizar un **marco de condiciones habilitantes robusto y vinculante** para alcanzar los objetivos propuestos. Es necesario que la **revisión del reglamento se realice antes del 31 de diciembre de 2027 y se establezca una monitorización anual** para saber cómo vamos y, en su caso, plantear medidas correctoras. La disponibilidad de infraestructura de recarga y suministro de combustible, la señal de precio de carbono y otras medidas de incentivo, son condiciones **esenciales** para alcanzar los objetivos, pero están, por desgracia, fuera del control directo de los fabricantes de vehículos.
- El establecimiento de una **base de referencia** sólida para poder alcanzar los objetivos de reducción, especialmente para los **nuevos subgrupos** de vehículos regulados incluidos en VECTO.
- El ajuste de los requisitos para los autobuses y autocares, suavizando el objetivo del 100% de reducción de emisiones de CO₂ en 2030 a los **autobuses interurbanos**.
- Introducción de un **factor de corrección de carbono** (CCF) para los combustibles renovables como el biometano, al menos de forma temporal.
- El nivel de ambición de la propuesta de **Euro VII** y la propuesta de CO₂ de vehículos pesados debe ser el mismo y debe estar sincronizado.

5.1.1. Impulsar una normativa de emisiones Euro VII coherente, holística y proporcional

La propuesta Euro VII⁴⁴ de la Comisión Europea plantea unos límites emisiones contaminantes muy ambiciosos y unas condiciones de ensayos muy complejas para los vehículos. Sin embargo, tendría un **impacto marginal sobre la reducción de emisiones contaminantes** (tan sólo un 2 %).

Además, tendrá un **mayor coste de los vehículos Euro VII** (+11.700 € de coste medio por vehículo pesado⁴⁵) y, probablemente un mayor coste de explotación debidos al mayor consumo de combustible, ralentizando la transición a los vehículos de cero emisiones y provocando el **efecto contrario sobre la calidad del aire y el cambio climático**.

Para el caso español el análisis debe ir más allá, **introduciendo en la ecuación el impacto de esta propuesta de normativa sobre la economía de España** donde el

⁴⁴ [Propuesta Reglamento sobre homologación de vehículos respecto a la emisiones Euro 7](#)

⁴⁵ [Euro 7: Direct costs 4 to 10 times higher than European Commission estimates](#)

sector de automoción tiene un peso específico singular respecto al resto de países de la UE, básicamente por su situación periférica.

Recientemente, se ha alcanzado un acuerdo general en el Consejo Europeo que avanza hacia una aproximación más **holística, coherente y proporcional**, aunque todavía muy ambiciosa para los vehículos pesados

En este marco, de cara a las siguientes discusiones en el Parlamento Europeo y posteriores trilogos, antes de su aprobación final, es prioritario que la propuesta de Euro VII tenga en cuenta los siguientes aspectos para los vehículos pesados:

- Mantener un **calendario de aplicación** de los requisitos de Euro VII **coherente**, que tenga en cuenta los plazos de desarrollo de la **legislación secundaria** por parte de la Comisión Europea.
- Establecer **requisitos realistas** para los vehículos pesados, lo que se traduce en unos límites de emisiones asequibles y en la **continuidad con los métodos de ensayo eficaces de la norma Euro VI**.
- Garantizar una estrecha **sincronización entre la propuesta del CO₂ y la propuesta de Euro VII para vehículos pesados**.

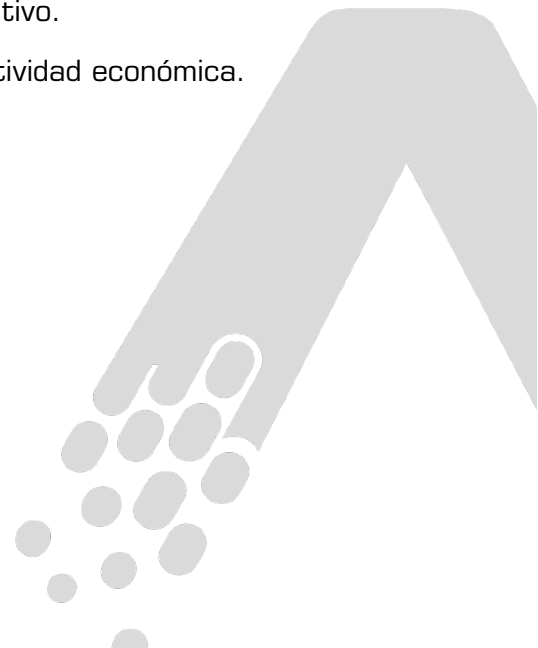
5.2. REGULACIÓN ESPAÑOLA QUE ACOMPAÑE LA TRANSICIÓN

5.2.1. Evaluación previa del impacto de las medidas y programas públicos

En los últimos años son muchas las propuestas de programas, legislaciones, planes, y proyectos de disposiciones normativas que se han ido sucediendo y que tienen repercusión en el transporte por carretera y en la industria fabricante de vehículos.

Es necesario que todas ellas sean sometidas al análisis de los ministerios y administraciones competentes con el fin de evaluar su impacto en el transporte, en la competitividad de las empresas españolas y en la industria española de fabricación de vehículos y otras afectadas para que nuestra economía no pierda posibilidades en un entorno internacional altamente competitivo.

Será de especial relevancia su impacto en el empleo y la actividad económica.



5.2.2. Aumento de masas y dimensiones

La capacidad de carga y dimensiones de los vehículos pesados deben adaptarse a las peculiaridades de las nuevas tecnologías. Los vehículos electrificados tienen un mayor peso, por la incorporación de baterías, que el resto de los vehículos industriales, y los vehículos que incorporan mejoras aerodinámicas para incrementar el rendimiento del camión tienen dimensiones mayores al instalar determinados dispositivos. Es por ello, que la Directiva actual de masas y dimensiones, contempla ya la especificidad de estas circunstancias para adaptar con mayores masas y dimensiones este tipo de vehículos.

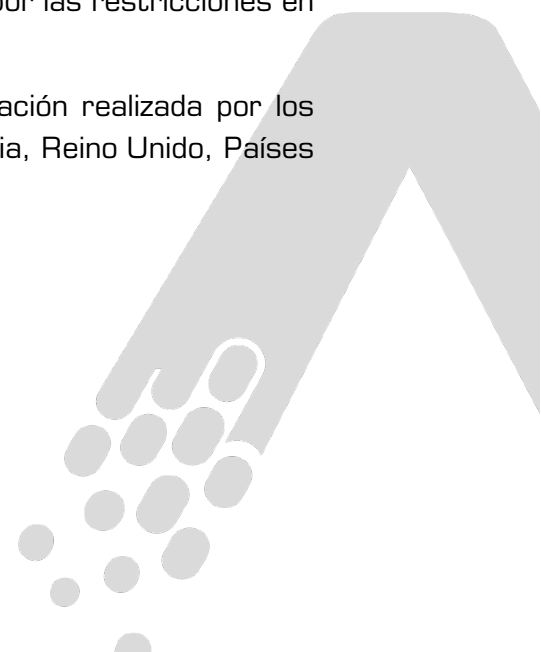
Entendemos que es urgente que estas modificaciones se incluyan junto con las ya solicitadas históricamente para mejorar la capacidad de carga de los camiones. Todo ello, garantiza la eficiencia del transporte por carretera, la no discriminación de los vehículos electrificados y de los vehículos con dispositivos aerodinámicos, así como la reducción de las emisiones por tonelada transportada.

Sin perjuicio de otras medidas, deben abordarse cuanto antes los siguientes aspectos fundamentales que conllevan la modificación del Reglamento General de Vehículos:

- Simplificar el uso y autorización de los conjuntos Euro modulares (incluyendo los Eco Combi o Duo Trailer).
- Aumento del galíbo de los camiones a 4,5 metros.
- Aumento de masa máxima autorizada hasta 44 toneladas.
- Adaptación del Reglamento a las exigencias establecidas en la normativa europea para vehículos alternativos y de cero emisiones, y para las mejoras aerodinámicas.

La introducción de estas medidas supondría un incremento de competitividad muy importante para las empresas en términos de coste de transporte, proporcionando un importante ahorro de consumo de combustible por tonelada transportada (con los evidentes beneficios medioambientales que ello conlleva) y una significativa reducción de emisiones del transporte por carretera. Además, permitirá que los vehículos con nuevas tecnologías no queden discriminados por las restricciones en pesos y dimensiones.

Las adaptaciones propuestas están en línea con la adaptación realizada por los países de nuestro entorno competitivo directo (Francia, Italia, Reino Unido, Países Bajos, Portugal, etc.).



6. INDUSTRIA

6.1. AYUDAS A LA INVERSIÓN PARA PROCESOS DE DESCARBONIZACIÓN

6.1.1. Fiscalidad: I+D+i

Las empresas industriales necesitan mantener un alto nivel de inversión en I+D+i para competir con sus competidores tanto de la UE como de otros países. En este sentido, el caso de EEUU, con la ley IRA, es un claro ejemplo de país que introduce programas de intensidad elevada y de carácter sectorial para acelerar al máximo la localización en su país de todo lo necesario para desarrollar rápidamente sus industrias estratégicas, entre ellas la de automoción. También otros países europeos se están moviendo en este sentido poniendo gran riesgo para las inversiones en países con menor capacidad presupuestaria.

Las desgravaciones fiscales son un instrumento muy valorado por las empresas⁴⁶ por ser de aplicación directa y por la escasez en los últimos años de programas con ayudas (subvenciones) en España para proyectos de I+D+i de empresas.

España era atractivo por la falta de incentivos fiscales a la I+D+i en otros países. Sin embargo, en los últimos años y especialmente desde 2020, países con fuerte cultura innovadora y tecnológica han lanzado instrumentos fiscales para promover la innovación.

Los incentivos fiscales a la I+D+i en España son, actualmente, más teóricos que reales ya que la normativa específica de su aplicación dificulta su adecuado funcionamiento, tal como ha reconocido la AIReF⁴⁷. A pesar de su demostrada eficacia, existe una brecha entre el potencial del incentivo a nivel normativo, teóricamente elevado, y su aplicación efectiva, en la práctica reducido, debido a una serie de obstáculos como el diseño del sistema, unos requerimientos especialmente gravosos o restrictivos, la falta de seguridad jurídica y estabilidad, y la elevada complejidad normativa.

Para mejorar la situación de los fabricantes en nuestro país se proponen las siguientes medidas:

⁴⁶ Entre otros aspectos el tema de la fiscalidad se aborda en el informe "[Nuevos retos del sector de la automoción en España](#)" de ANFAC y SERNAUTO elaborado con la colaboración de KPMG. Septiembre 2023.

⁴⁷ [Evaluación de la deducción por I+D+i dentro del Estudio de Beneficio Fiscales](#). Octubre 2020. En este informe destaca que "...su eficacia real se ve mermada por lo límites y los requisitos normativos para su aplicación plena. Además, y a diferencia de la mayoría de los países del entorno no ha mejorado la capacidad del incentivo en los últimos años"

1. Unificar los criterios de valoración de proyectos de I+D+i con los de otros países de nuestro entorno, **reconociendo la categoría de "desarrollo industrial" como línea de I+D sujeta a la máxima desgravación permitida por la UE**. Se propone crear un grupo de trabajo específico para analizar posibles vías de mejora del tratamiento fiscal de las inversiones de I+D+i.
2. **Mejorar los incentivos fiscales actualmente existentes**, aprovechando en su caso los fondos europeos, pero también es necesario **implementar un mecanismo de estímulo estable en el tiempo** y en el que se refuerce la seguridad jurídica. De cualquier modo, para que el actual sistema funcionase debería simplificarse, reducir los requisitos y plazos y minimizar las excesivas cargas administrativas asociadas.
3. **Incremento del límite de 3 millones** para acceder a la monetización de las inversiones realizadas. El límite discrimina a las empresas de inversiones intensivas como es el caso del sector del automóvil.
4. **Mejora de la seguridad jurídica:** Permitir, de forma temporal, que los certificados de calificación del proyecto, elaborados por entidades certificadoras reconocidas, den seguridad jurídica para el derecho a la deducción, no exigiendo informes motivados cuyo proceso para su obtención se puede alargar una media de 2 años. Es decir, debe ser suficiente cualquier certificado de entidad certificada de "continente". Además, es necesaria la clarificación de los conceptos de innovación tanto para producto como proceso, con una definición amplia.
5. **Aplicar incentivos fiscales a los costes de desarrollo y mantenimiento de las patentes tanto en el ámbito nacional, europeo e internacional:** Establecer incentivos fiscales en los gastos de protección de la Propiedad Industrial con minoraciones de la cuota en el impuesto de sociedades. La disminución inicial en la recaudación fiscal se vería compensada por un aumento de la aportación al Impuesto de Sociedades debido al incremento en las ventas y los beneficios. A todo ello se podrán añadir ingresos adicionales derivados de eventuales contratos de licencia
6. **Recuperar la reducción de tributación en el IS por cesión de intangibles (Patent Box):** Volver a poner de aplicación el incentivo fiscal asociado a la facturación de intangibles (Know How, procesos de negocio, etc.) de tal manera que internacionalmente tengamos una ventaja para afrontar el mercado externo, e internamente se dinamice la colaboración tecnológica entre empresas.

6.2. DESARROLLO DE MEDIDAS PARA LUCHAR CONTRA EL INCREMENTO DE COSTES ENERGÉTICOS DESPROPORCIONADOS EN LA INDUSTRIA NO ENERGÉTICAMENTE INTENSIVA.

Deben explorarse medidas para compensar por el aumento de los costes energéticos a sectores **que no están catalogados como electrointensivos o gasintensivos** y que, sin embargo, están riesgo de deslocalización, son altamente exportadores y están en riesgo de deslocalización.

En este sentido, es muy importante que se pueda añadir la consideración procesos concretos de alto consumo de gas dentro de una actividad industrial no electrointensiva o gasintensiva. No se trata de abrir a cualquier proceso sino a aquellos que tenga sentido que se les compense los costes energéticos y establecer unas ayudas proporcionales. Ejemplos en la diferenciación por procesos en otros ámbitos los tenemos en el caso del impuesto especial de la electricidad, donde Europa permite ciertas reducciones (ej. 85 % en reducción química y procesos electrolíticos, procesos mineralógicos o procesos metalúrgicos) y que se están aplicando actualmente en España. Esto permitirá que procesos concretos pertenecientes a sectores que no han podido entrar, aún siendo elegibles, en el Nuevo Marco Temporal de ayudas estatales destinadas a respaldar la economía por la guerra de Ucrania para las industrias afectadas por el incremento del coste del gas, no se hayan podido beneficiar, lo que ha hecho que se desposicione absolutamente con otros países como Alemania y Portugal con los que competimos directamente. Como ejemplo, en el sector del automóvil, se trataría de diferenciar procesos industriales intensos en consumo energético como es el caso de la pintura.



7. MODELO DE MOVILIDAD

7.1. ZBE PARA LA DISTRIBUCIÓN URBANA

La Ley de Cambio Climático y Transición Energética⁴⁸ establece en su artículo 14 que los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptarán **antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible** que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, entre otras, el establecimiento de **ZBEs**. Así, aproximadamente 150 municipios españoles deberán poner en marcha esta medida.

Las ZBE son, también, una herramienta muy potente para ayudar a la reducción de emisiones a través de la renovación del parque y la introducción de nuevos servicios de movilidad, aspectos ambos que ANFAC considera prioritarios y urgentes⁴⁹.

Si bien es cierto, que cada municipio puede tener sus propias especificidades (p.e. densidad de población, densidad de tráfico, orografía, existencia o no de otros medios de transporte alternativos ...) ANFAC considera que el despliegue de las ZBEs pone de manifiesto **elementos comunes que, sin duda, pueden ser armonizados. En sentido contrario, unas ZBEs sin una mínima base común, incluso con herramientas y enfoques diferentes, puede ser una barrera enorme a la nueva movilidad y una fuente continua de confusión y perjuicio para los ciudadanos y empresas.**

Poniendo el foco en el vehículo pesado y, en particular, en la distribución urbana de mercancías, es razonable que su contribución, en términos de emisiones contaminantes y de emisiones de CO₂ sea más significativa en cualquier ciudad, pues son vehículos con un régimen de explotación muy intensivo, además de tener una edad media muy alta (en España). La logística urbana de mercancías es, por tanto, uno de los vectores del transporte a priorizar en las zonas de bajas emisiones, más aún sobre la base de su constante crecimiento derivado del desarrollo del comercio electrónico.

En esta línea, manteniendo siempre la proporcionalidad de las medidas, se considera necesario acelerar la transición de estas flotas hacia vehículos con etiquetado CERO, ECO o C. Para ello, los siguientes aspectos son fundamentales:

⁴⁸ [Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética](#)

⁴⁹ [Propuesta ANFAC de Modelo para Zonas de Bajas Emisiones](#). Marzo 2023

- Anunciar con antelación suficiente las restricciones a desarrollar para conocimiento de empresas y autónomos de la logística, así como comercio en general.
- Aplicar las restricciones de modo progresivo en función del etiquetado, partiendo de los vehículos sin etiquetado o etiquetado B y otorgando el máximo acceso y flexibilidad exclusivamente a los vehículos con etiquetado CERO (p.e. 24 h).
- Garantizar el despliegue de infraestructura de recarga de acceso público en puntos estratégicos para el desarrollo de la actividad logística, así como asegurar que éstos tienen las características de potencia adecuadas para la tipología de vehículos vinculados a la misma.

7.2. ELIMINAR LAS LIMITACIONES DE CIRCULACIÓN A VEHÍCULOS DE BAJAS EMISIONES

Actualmente cada una de las Comunidades Autónomas establecen calendarios diferentes para la restricción al tráfico de los vehículos pesados. Esto genera dificultades al tránsito de los camiones que tienen que adaptarse a horarios de fin de semana y días festivos diferentes a lo largo del territorio.

Proponemos que en los próximos tres años los vehículos de bajas emisiones (vehículos de gas y vehículos electrificados) estén exentos de cumplir con estas limitaciones pudiendo circular libremente. Esto sería un aliciente más para tomar la decisión de comprar dichos vehículos.

