

10 prioridades para la descarbonización del transporte en España

Tras un año marcado por elecciones a múltiples niveles, en 2024 se abre un nuevo camino para nuestro país. En cualquier caso, la transición energética no se detiene. Ante un escenario de competitividad global intensa, en el que el concepto de la autonomía estratégica abierta cada vez cobra más fuerza, España debe estar preparada. Desde Transport & Environment formulamos una serie de propuestas para que el país salga reforzado de la transición, favoreciendo una reindustrialización verde y una movilidad limpia accesible para toda la ciudadanía.

1) Modernizar la fiscalidad de los vehículos y agilizar las ayudas a la compra

La Oficina Nacional de Prospectiva y Estrategia reconoce un retroceso en la recaudación ambiental en los últimos años.¹ Gran parte del problema es la ausencia de una fiscalidad verde que tase de manera adecuada a los vehículos contaminantes y abarate los vehículos eléctricos, ofreciendo una alternativa sostenible a la mayoría social. El resultado es que España va muy retrasada en sus objetivos de electrificación y los precios de los vehículos cero emisiones son inasumibles para el ciudadano medio. Esta misma situación se da en el sector transporte de mercancías por carretera.

El libro blanco de reforma fiscal debe ser la guía para tomar medidas fiscales, rebajando el coste de acceso al vehículo eléctrico para los particulares y beneficiando a las empresas que se decidan a electrificar sus flotas. Destacamos la reforma del impuesto de matriculación para particulares y desde T&E pedimos además la deducción del IVA y la revisión de la retribución en especie para beneficiar la electrificación de las flotas de empresas. El libro blanco contiene también propuestas muy necesarias para impulsar la descarbonización de la aviación y favorecer el cambio modal hacia el ferrocarril.²

Respecto al Plan MOVES, vemos necesaria una revisión y mejora del mismo. Actualmente los beneficiarios de dicho programa se encuentran con un proceso administrativo complejo, el cual causa largas esperas para recibir las ayudas ligadas a la compra de un vehículo eléctrico o bien un cargador. Es urgente una simplificación del proceso. Además, dichas ayudas no deberían ser tributadas en la declaración de la renta. Es preferible recibir la ayuda neta (aunque esta sea menor) que infligir la problemática de la tributación a los usuarios. Adicionalmente la autonomía mínima a la cual están obligados los vehículos PHEV debería ser superior a los 30 km actuales, al igual que el plan debería incluir vehículos usados de hasta 36 meses de

¹ Oficina Nacional de Prospectiva y Estrategia
<https://futuros.gob.es/nuestro-trabajo/brujula-del-pais/desde-los-anos-80>

² Libro Blanco sobre la Reforma Tributaria
https://www.ief.es/docs/investigacion/comiteexpertos/LibroBlancoReformaTributaria_2022.pdf

antigüedad, dada la importancia del mercado de ocasión en España³.

Así mismo, es necesario acabar con la ineficacia del actual sistema de concesión de subvenciones a la compra de vehículos pesados eléctricos, el cual es criticado desde el propio sector por ser excesivamente complicado, poco transparente (no se puede conocer el estado de la solicitud) y generador de incertidumbre sobre si la concesión será otorgada o no, y, muy especialmente, por el enorme retraso en recibir el importe de la subvención (si ésta es finalmente concedida). Es necesario alcanzar un acuerdo entre el gobierno central y los gobiernos autonómicos para establecer un sistema sencillo y transparente de subvenciones que 1) de prioridad en la concesión de las mismas al transportista autónomo y de la pequeña y mediana empresa, 2) permita la percepción de la ayuda a la hora de la compra del camión eléctrico o en un plazo corto de tiempo claramente fijado. Sería también necesario implicar a las entidades financieras (públicas y privadas) en la concesión de préstamos blandos al transportista autónomo y de la pequeña y mediana empresa.

2) Mejorar la infraestructura de recarga eléctrica

España no cuenta con un plan nacional de despliegue de infraestructura de recarga como sí tienen otros países europeos. Como consecuencia no existe una planificación social y territorial de cómo deberían distribuirse los puntos de recarga para evitar una creciente brecha social y el desequilibrio que sufre la España vaciada.

Los criterios de demanda son importantes, pero la transición no debe dejar a nadie atrás, incluyendo las zonas de baja densidad demográfica que no puedan justificar por sí mismas la rentabilidad económica de un punto de recarga. Para paliar la pobreza en el transporte y asegurar el futuro de la electromovilidad, es necesaria una estrategia que incorpore la rentabilidad social del despliegue de una red mallada de infraestructura de recarga por todo el país.

Es de destacar la total insuficiencia de la red de infraestructura de recarga para vehículos pesados. Hay que tener en cuenta que, debido a las particulares características poblacionales y geográficas de España, no basta con cumplir los objetivos AFIR. Se necesita una red más mallada que cubra suficientemente las zonas que se sitúan fuera de las grandes vías terrestres de la TEN-T. Se necesita un plan nacional de despliegue de infraestructura de recarga para este tipo de vehículos, con especial apoyo público a la instalación de puntos de recarga en las zonas donde no salga rentable a priori, por lo menos en los primeros años.

3) Atraer la inversión en fabricación de BEV en España

España cuenta con unas condiciones inmejorables gracias a su importante tejido industrial y a los bajos costes energéticos como resultado del gran despliegue de energías renovables. Pero

³ Las estadísticas nacionales señalan aproximadamente 2 ventas en el mercado de ocasión por 1 en el mercado del vehículo nuevo, llegando en algunas provincias a ser 6 por 1.

ante la falta de incentivos efectivos el mercado de la electromovilidad está acumulando un enorme retraso respecto a otros países europeos, lo que conlleva el riesgo de disminuir la atraktividad de España para los inversores. La consecuencia podría ser que los fabricantes de vehículos eléctricos de baterías prefieran instalarse en países en los que la demanda se adecúa muchísimo más a la oferta.

Los coches pequeños y asequibles siempre triunfaron en España. Son este tipo de modelos eléctricos los que más podrían encajar con el mercado nacional. Para favorecer su llegada el gobierno debería impulsar políticas que los incentiven, tanto su fabricación como su uso, a nivel nacional y a nivel local. Las medidas podrían comprender desde limitaciones a los SUVs hasta incentivos basados en la eficiencia energética del vehículo.

4) Introducir el leasing social en España

El Plan MOVES, aunque sea mejorable, ha sido un elemento indispensable en la transición hacia la electromovilidad en España. Sin embargo, no ha conseguido acercarla a los colectivos con menos recursos. Siguiendo el modelo de Francia, el gobierno debería introducir un sistema de leasing social que permita a los ciudadanos de los deciles más bajos acceder a un vehículo eléctrico gracias a un precio a su alcance. Este programa podría formar parte del plan social por el clima, financiado parcialmente por fondos de la Unión Europea. Podría de manera progresiva sustituir al Plan MOVES, de tal forma que las ayudas se repartan de manera socialmente justa en base a la renta de los beneficiarios.

5) Implementar un sistema de e-credits de manera inmediata

La revisión de la Directiva de Energías Renovables (RED III) incluye el establecimiento por parte de los estados miembros de un mecanismo de crédito para la electricidad renovable. Este sistema servirá para que los proveedores de combustible no dependan exclusivamente de los biocombustibles para cumplir con sus obligaciones en energías renovables, sino que además puedan contabilizar la venta de electricidad renovable. Gracias al intercambio de créditos entre proveedores de combustible y operadores de puntos de recarga, se podría incentivar el “business case” de una gran cantidad de puntos de recarga sin necesidad de utilizar dinero público.⁴ Ante la urgente necesidad de acelerar la electrificación del transporte por carretera, España no debería esperar hasta la fecha límite de implementación de la RED III para incorporar este mecanismo. Otros países europeos ya cuentan con él y como consecuencia se están beneficiando de una red de infraestructura de recarga más densa y sostenible económicamente.

⁴ Transport & Environment

https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2023/08/2023_08_TE_briefing_credit_mechanism_RES-E_RED_III.pdf

6) Dirigir los e-fuels hacia los sectores aéreo y marítimo

Los combustibles sintéticos o e-fuels neutros en carbono son una pieza necesaria para la descarbonización del transporte, pero su producción es aún muy limitada y costosa. En el caso del transporte por carretera se enfrentan además a una enorme ineficiencia. Los coches eléctricos pueden recorrer entre 5 y 6 veces lo que un coche movido por gasolina o diesel sintético con la misma cantidad de energía renovable⁵. Por ello, si se potenciará 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, aunque estos combustibles sintéticos sean neutros en carbono, seguirán generando contaminantes como el NOx o partículas al quemarse en el motor de combustión interna, afectando gravemente a la salud de las personas y a la integridad de los ecosistemas.⁶

Al contrario que el transporte por carretera, la aviación y el transporte marítimo hoy en día no cuentan con una alternativa tecnológica limpia de despliegue masivo como la electrificación. Por tanto, por motivos de disponibilidad, eficiencia energética y económica, y de mejora de la calidad del aire, los combustibles sintéticos deberían destinarse exclusivamente a los sectores aéreo y marítimo, asegurando a España como un país líder en la descarbonización de estos dos sectores.

7) Eliminar los incentivos a los biocombustibles insostenibles

Los biocombustibles procedentes de cultivos están intrínsecamente ligados a la deforestación de algunos de los biomas con mayor biodiversidad del planeta. El impacto de la palma y la soja es especialmente dañino. Para paliar esos efectos nocivos el Parlamento europeo reclamó el fin inmediato a las subvenciones a la palma y a la soja, para que el biodiésel procedente de estas materias primas deje de beneficiarse de su origen renovable. Sin embargo, no se ha llegado a un consenso a nivel europeo. Aún así, ciertos países europeos, entre ellos Francia, han decidido actuar por su cuenta y han puesto fin a los incentivos a la palma y a la soja.

⁵ Transport & Environment

https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/10/2022_10_Briefing_A_drop_of_e-fuel_in_an_ocean_of_oil_final.pdf Para alimentar tan sólo un 10% de los coches, las furgonetas y los camiones pequeños con hidrógeno verde y otro 10% con e-diésel en 2050 se necesitaría un 41% más de energías renovables que si éstos fueran vehículos eléctricos con baterías. Y si la mitad de los camiones pesados funcionaran con hidrógeno y la otra mitad con e-diésel, consumirían un 151% más de recursos renovables en 2050 que en el caso de los vehículos directamente electrificados.

⁶ Transport & Environment

https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2023/10/2023_10_Epetrol_briefing-1.pdf

España debería ser el siguiente país. En el borrador de actualización del Plan Nacional de Energía y Clima el gobierno se compromete a eliminar la palma y la soja en 2025⁷. El ejecutivo debería incorporar este compromiso en la legislación nacional, haciéndolo efectivo en la fecha comprometida.

8) Desarrollar hojas de ruta de descarbonización de los sectores automovilístico, aéreo y marítimo

La industria reclama que la transición energética y ecológica se realice de manera ordenada. Incumbe al gobierno, en consultación con todas las partes interesadas, la adopción de hojas de ruta de descarbonización sectoriales, para cada sector específico del transporte, que tracen la trayectoria para que el Estado pueda cumplir con sus compromisos climáticos europeos e internacionales, y que reflejen el rumbo que tiene que tomar cada sector. España tiene el potencial de ser un país líder en movilidad limpia gracias a su fuerte apuesta por las energías renovables. Pero también tiene el riesgo de perder el liderazgo por no acotar los combustibles renovables con visión de futuro.

Para maximizar los usos de los combustibles renovables y potenciar la eficiencia energética, las hojas de ruta de descarbonización deberían cuantificar las necesidades tecnológicas, la oferta disponible y la demanda necesaria a corto, medio y largo plazo para cada uno de los principales sectores del transporte. De esta manera se podrá apostar por las tecnologías más adecuadas para cada sector, potenciando la innovación, el liderazgo y la generación de empleos de calidad.

9) Una Ley de movilidad sostenible eficaz para descarbonizar el sector del transporte

La nueva Ley de movilidad sostenible debería superar las importantes carencias detectadas en el proyecto de ley anterior, cuya tramitación parlamentaria fue abortada debido a la convocatoria de elecciones anticipadas. En este sentido, el nuevo proyecto de ley debería incluir la obligación de conseguir la neutralidad climática del sector transporte-movilidad lo antes posible y, siempre, antes del 2050, y establecer objetivos intermedios de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero para el 2030 y 2040 en relación a los niveles existentes en 1990. Debería concretar mecanismos de financiación del transporte público, introducir elementos normativos para poner en marcha una fiscalidad justa del transporte, recoger medidas específicas para garantizar que la movilidad sostenible llegue

⁷ Borrador de actualización del PNIEC 2023-2030
<https://energia.gob.es/es-es/Participacion/Paginas/DetalleParticipacionPublica.aspx?k=607>

(y sea una opción elegible) al medio rural e integrar la eficiencia energética. Además, debería incluir medidas de reducción de los graves impactos sociales, ambientales y climáticos del transporte aéreo.

Así mismo, es necesario mejorar el planteamiento de los planes de movilidad sostenible al trabajo, para que reflejen la realidad del tejido empresarial de España e introducir medidas concretas que garanticen una transición justa, incorporar el concepto de “pobreza en el transporte” y emplazar al gobierno para la elaboración de una Estrategia Nacional que diagnostique, prevenga y combata estas situaciones de vulnerabilidad.

Convendría acometer una revisión del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las Zonas de Bajas Emisiones, de tal modo que establezca con carácter obligatorio los criterios y requisitos mínimos comunes que deben tener las zonas de bajas emisiones a nivel estatal para asegurar su eficacia como herramienta crucial en la reducción del CO2 del sector de la movilidad-transporte y su implantación con criterios homogéneos en las ciudades.

Además, en cumplimiento de uno de los compromisos del gobierno en el Plan de Impulso a la Automoción (2020), debería llevarse a cabo la modificación del actualmente obsoleto sistema de clasificación de vehículos por su potencial contaminante, de manera que incluya el parámetro de las emisiones de CO2 de los distintos modelos de vehículos. Esto ayudaría a asegurar la eficacia de las Zonas de Bajas Emisiones y, a su vez, a hacer cumplir los objetivos del PNIEC 2021-2030 en la parte de transporte-movilidad.

10) Una Ley de industria orientada a emisiones netas cero en 2050

Se espera que a través de esta ley el gobierno impulse una política industrial verdaderamente alineada con la digitalización, la sostenibilidad medioambiental y la economía circular y potencie la autonomía industrial de España. Debería sentar las bases para extender los procesos de transición justa a las industrias con fecha de caducidad como la del motor de combustión interna y atraer inversiones en las industrias de movilidad y transporte del futuro como la electromovilidad y toda su cadena de valor incluyendo la infraestructura de recarga en carreteras, puertos y aeropuertos, poniendo el foco en la creación de empleos de calidad. En cuanto a la industria minera, es esencial que incluya garantías para el cumplimiento de estándares sociales, medioambientales y de gobernanza. En particular, la simplificación burocrática verde no debe ir en detrimento de los procedimientos requeridos para garantizar el respeto del principio “do no significant harm”.

Contacto para más información, así como las propuestas detalladas:

Isabell Büschel, directora de Transport & Environment en España

isabell.buschel@transportenvironment.org

+34 658 391 171

Carlos Bravo, responsable de descarbonización del transporte de mercancías en Transport & Environment en España

carlos.bravo@transportenvironment.org

+34 626 998 241

Carlos Rico, responsable de políticas en Transport & Environment en España

carlos.rico@transportenvironment.org

+34 626 912 102

Óscar Pulido, responsable de electrificación de flotas en Transport & Environment en España

oscar.pulido@transportenvironment.org

+34 618 258 600