



## NOTA DE PRENSA

### **Prohibir el motor de combustión reducirá el derecho de los consumidores más vulnerables a una movilidad asequible**

- **Asociaciones vinculadas al transporte y la movilidad advierten de que, si se prohíbe el motor de combustión, las clases medias y bajas verían mermado su derecho a la movilidad asequible y se obstaculizaría la movilidad y el abastecimiento energético y de mercancías en la España rural y vaciada.**
- **La propuesta de reglamento únicamente tiene en cuenta las emisiones del tubo de escape de los vehículos (“del tanque a la rueda”). Para recoger la contribución real de cada tecnología a la protección del clima es necesario abordar un planteamiento “del pozo a la rueda” y, mejor aún, tener en cuenta todas las emisiones del ciclo de vida del vehículo.**
- **Esta prohibición, además, no reduciría las emisiones, sino que retrasa la descarbonización del transporte ligero (turismos y furgonetas) al apostar todo a la renovación del parque para electrificarlo.**

**Madrid, 23 de junio de 2022.** El Consejo Europeo decidirá el día 28 de junio si la propuesta de la Comisión Europea del Reglamento de estándares de emisiones de CO2 de vehículos ligeros (turismos y furgonetas), incluida en el paquete legislativo Fit For 55, sale adelante. Ante la trascendencia de esta decisión, que implica *de facto* la prohibición de la venta del motor de combustión a partir de 2035, 16 asociaciones advierten al Gobierno de que votar a favor de esta propuesta es votar contra los intereses de España.

Las asociaciones firmantes – **AEVECAR, ANCERA, AOP, APPA BIOCARBURANTES, ASTIC, ATliq, Bio-E, CEEES, CETM, CODIGASOIL, CONFEBUS, EWABA España, FACONAUTO, SERNAUTO, UNO y UPI** – anuncian que las consecuencias sociales y económicas de esta medida afectarán, especialmente, a la población más vulnerable y las rentas más bajas, así como a la ciudadanía de las zonas más despobladas y menos comunicadas.



En primer lugar, las infraestructuras españolas no están preparadas para la electrificación total del parque móvil. Asimismo, el territorio español es uno de los más extensos de la Unión y, por tanto, uno de los más complicados de vertebrar.

Apostar únicamente por la electrificación va a generar zonas de sombra en la España rural y vaciada. Habrá, por tanto, parte de la ciudadanía que no pueda recargar el vehículo porque tendrá menos acceso a puntos de recarga. De nuevo, se producirá un agravio comparativo entre la población urbana y la rural, quedando esta última desprovista de una fuente energética fundamental en su día a día.

Por otra parte, se está ignorando que en las zonas más despobladas se necesita una mayor autonomía en el automóvil para recorrer largas distancias sin necesidad de repostar, a diferencia de los trayectos urbanos.

También se obvia que la maquinaria y el transporte de agricultores y pescadores, así como el transporte pesado de mercancías, funciona con combustible líquido, por lo que se dificultaría el desarrollo de la actividad, su rentabilidad y el empleo que sostienen.

Por este motivo, las asociaciones representantes de industrias vinculadas al transporte y la movilidad exigen que se respete la neutralidad tecnológica y que no se prohíban alternativas energéticas. Prohibir la venta de los motores de combustión supondrá frenar el desarrollo de los ecocombustibles, combustibles líquidos bajos o neutros en carbono y compatibles con las flotas, el parque móvil y las infraestructuras de almacenamiento y transporte de combustibles líquidos. No solo se desincentivará la producción de combustible tradicional, sino también de ecocombustibles que permitirían descarbonizar la movilidad a un menor coste y sin obligar ni a la población ni a las empresas de sectores estratégicos como la logística a cambiar de vehículo o renovar integralmente sus flotas. Es decir, sin restringir el derecho a la movilidad de la población en función de su nivel socioeconómico ni abocar al tejido empresarial a realizar inversiones en un momento de incertidumbre en el que la inflación está lastrando las cuentas de resultados y poniendo en peligro la supervivencia de muchos negocios.

En línea con lo anterior, las asociaciones señalan que este desincentivo en la inversión derivado de la prohibición del motor de combustión pondrá en riesgo un gran número de



puestos de trabajo, tanto de la industria del refino y de distribución de carburantes como en la de componentes de automoción y en las vinculadas a la movilidad y al transporte.

No se trata solo de la pérdida de eficiencia en el proceso de la transición energética, explican, se trata de la pérdida de derechos en materia de movilidad, de calidad de vida y de poder adquisitivo en las clases medias y bajas. Por todo ello, defender intereses de toda la población española requiere imperativamente votar no al reglamento de estándares de emisiones de CO<sub>2</sub> por parte del Gobierno español ante la Unión Europea.

### Compromiso con la descarbonización

Las asociaciones firmantes recalcan su compromiso con la descarbonización de la movilidad y la economía, así como con una transición energética que sea justa, accesible, eficiente e inclusiva para que nadie quede atrás. Por ello, demandan al Ejecutivo español que escuche a todos los sectores y que calibre el alcance de sus decisiones. También instan a las administraciones española y europea para que velen por el cumplimiento del principio de neutralidad tecnológica. “La única forma de diseñar una transición energética justa y eficiente es que prevalezca la tecnología frente a la ideología”, concluyen.

### Listado de asociaciones:

**AEVECAR** (Agrupación Española de Vendedores al por menor de Carburantes y Combustibles)-

<https://www.aevecar.com/>

**ANCERA** (Asociación Nacional de Comerciantes de Equipos, Recambios, Neumáticos y Accesorios de Automoción)- <https://ancera.org/>

**AOP** (Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos)- <https://www.aop.es/>

**APPA Biocarburantes** (Asociación de Empresas de Energías Renovables) - <https://www.appa.es/>

**ASTIC** (Asociación de Transporte Internacional por Carretera)- <https://astic.com.es/>

**ATliq** (Asociación de Terminales de Líquidos)- <https://www.atliq.org>

**BIO-e** (Asociación Española del Bioetanol) - <https://bio-e.es/>

**CEEES** (Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio)- <https://ceees.com/>

**CETM** (Confederación Española de Transporte de Mercancías)- <https://www.cetm.es/>

**CODIGASOIL** (Confederación Nacional de Distribuidores de Gasóleo)-

<http://clientesmp.com/codigasoil/>

**CONFEBUS** (Confederación Española de Transporte en Autobús) - <http://www.confibus.org/>

**EWABA ESPAÑA** (filial española de la European Waste-based & Advanced Biofuels Association) -

<https://www.ewaba.eu/>

**FACONAUTO** (Patronal de Concesionarios) - <https://www.faconauto.com/>



**SERNAUTO**  
Proveedores de Automoción) -

(Asociación Española de  
<https://www.sernauto.es/>

**UNO** (Organización Empresarial de Logística y Transporte) - <https://www.unologica.org/>

**UPI** (Unión de Petroleros Independientes)- <https://upienergia.es/>