



ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PROFESIONALES DE AUTOMOCIÓN

Emisiones de CO₂ de los vehículos nuevos en 2025. Gran reto para los fabricantes

"Análisis de la problemática"

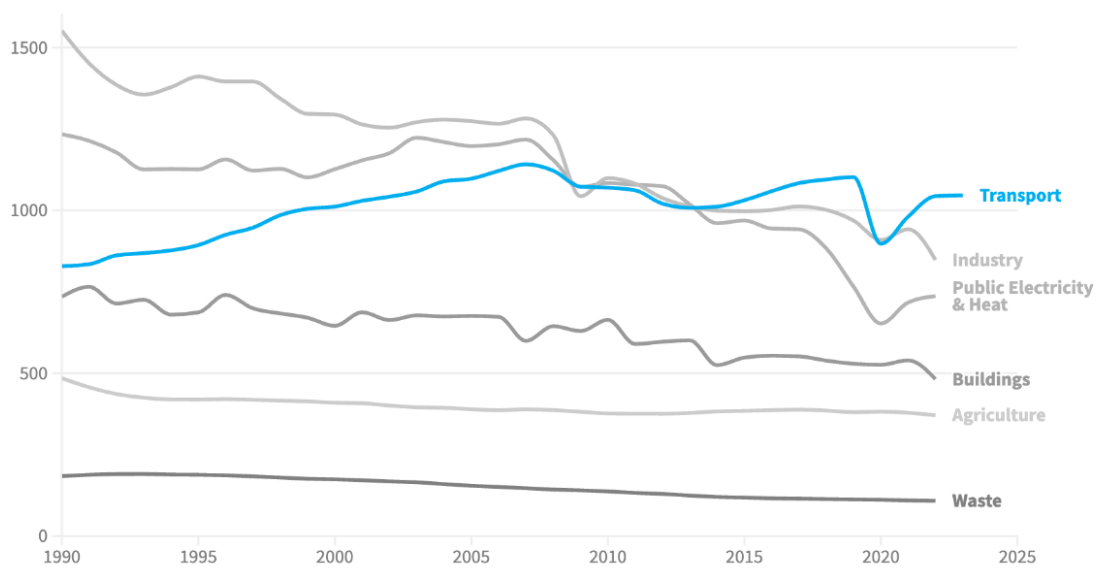
Guillermo Wolff Elósegui

Presidente Comisión Técnica Motores y Energías para una Movilidad Sostenible

Madrid, 22 mayo 2025

Transporte: La mayor fuente de emisión de CO₂ de la UE

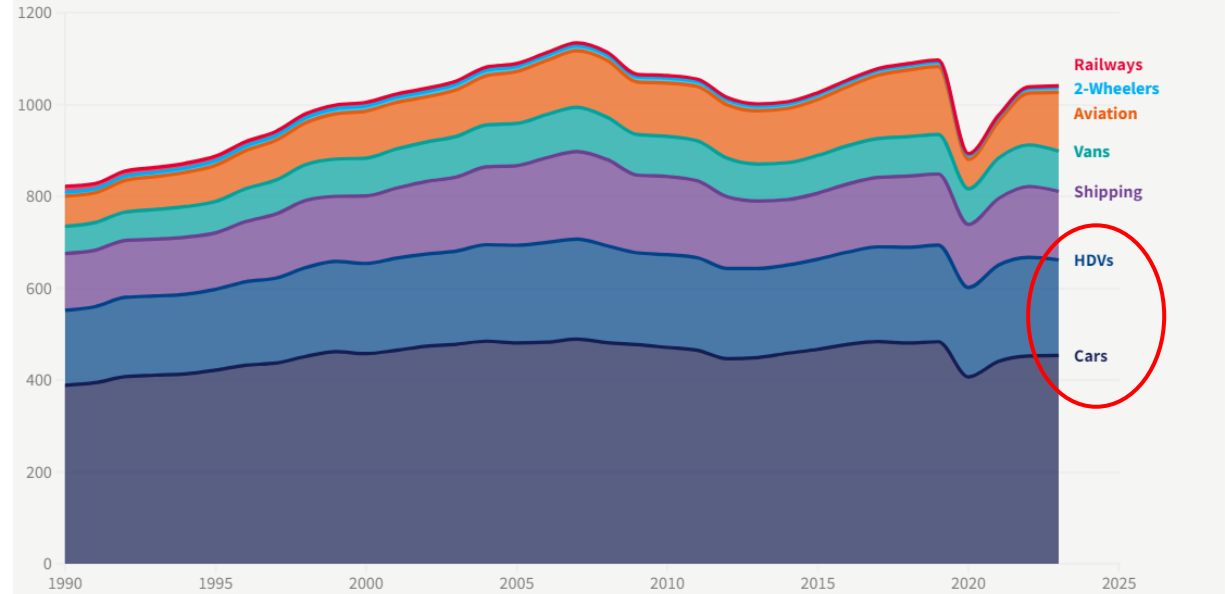
Greenhouse gas emissions by sector (MtCO₂e)



Source: UNFCCC GHG inventories, EEA, Stratas Advisors • Transport includes international aviation and maritime emissions



Greenhouse gas emissions by transport mode (MtCO₂e)



Source: UNFCCC GHG inventories, EEA, Stratas Advisors

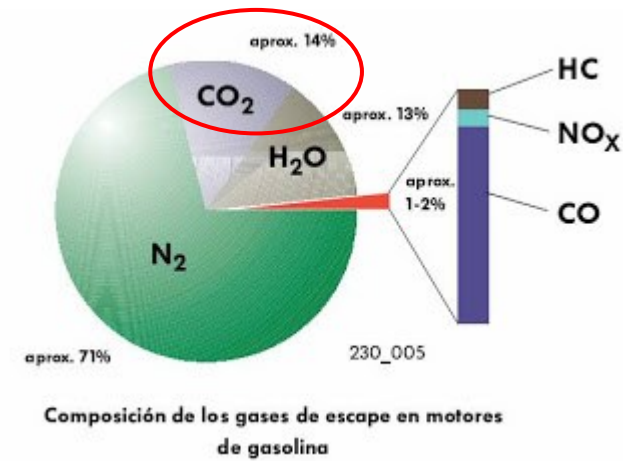
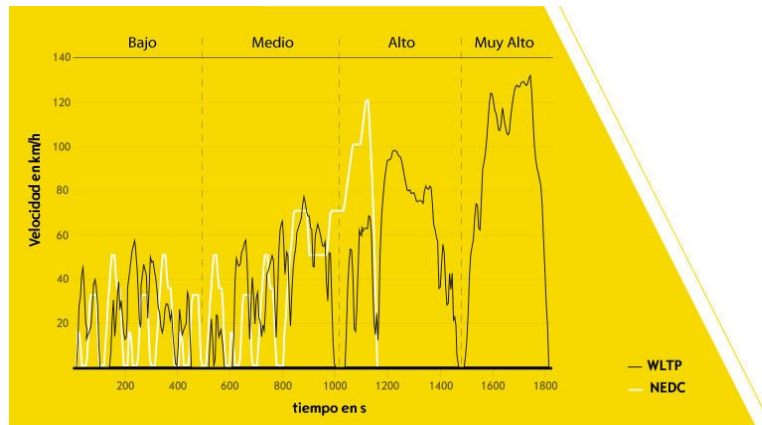
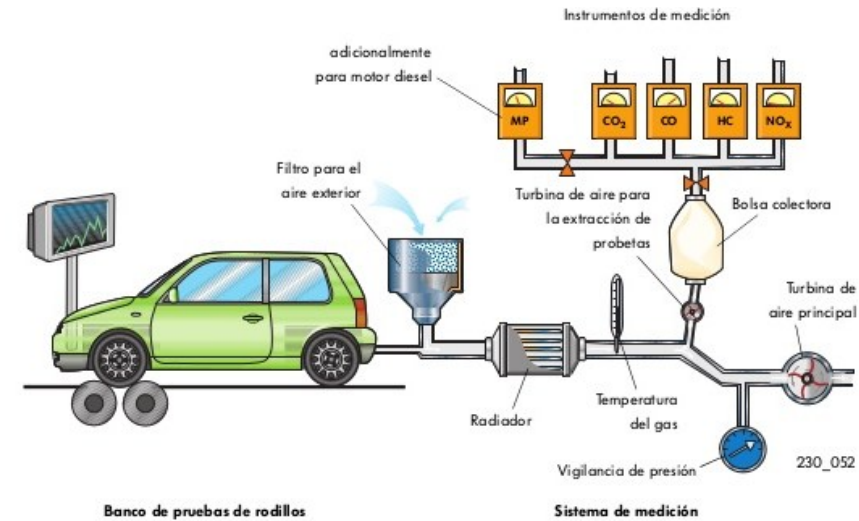


- El transporte es el único sector en el que las emisiones de CO₂ han ido **creciendo desde 1990**
 - En 2023 supusieron un **26,2 %**
- El transporte por carretera, principalmente **automóviles y camiones** representó el **70 %** de las emisiones del transporte

Balance global "del pozo a la rueda"



Reglamentación anticontaminante en vehículos ligeros

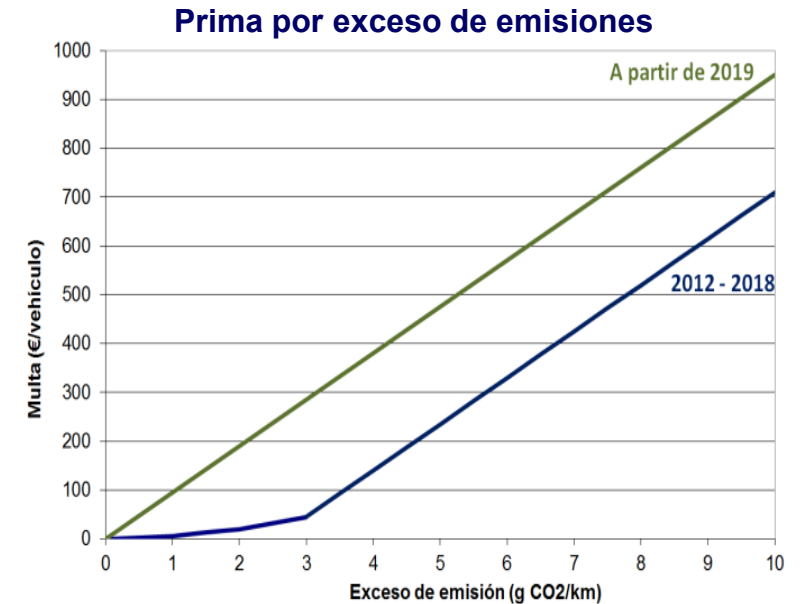


Legislación CO₂ turismos

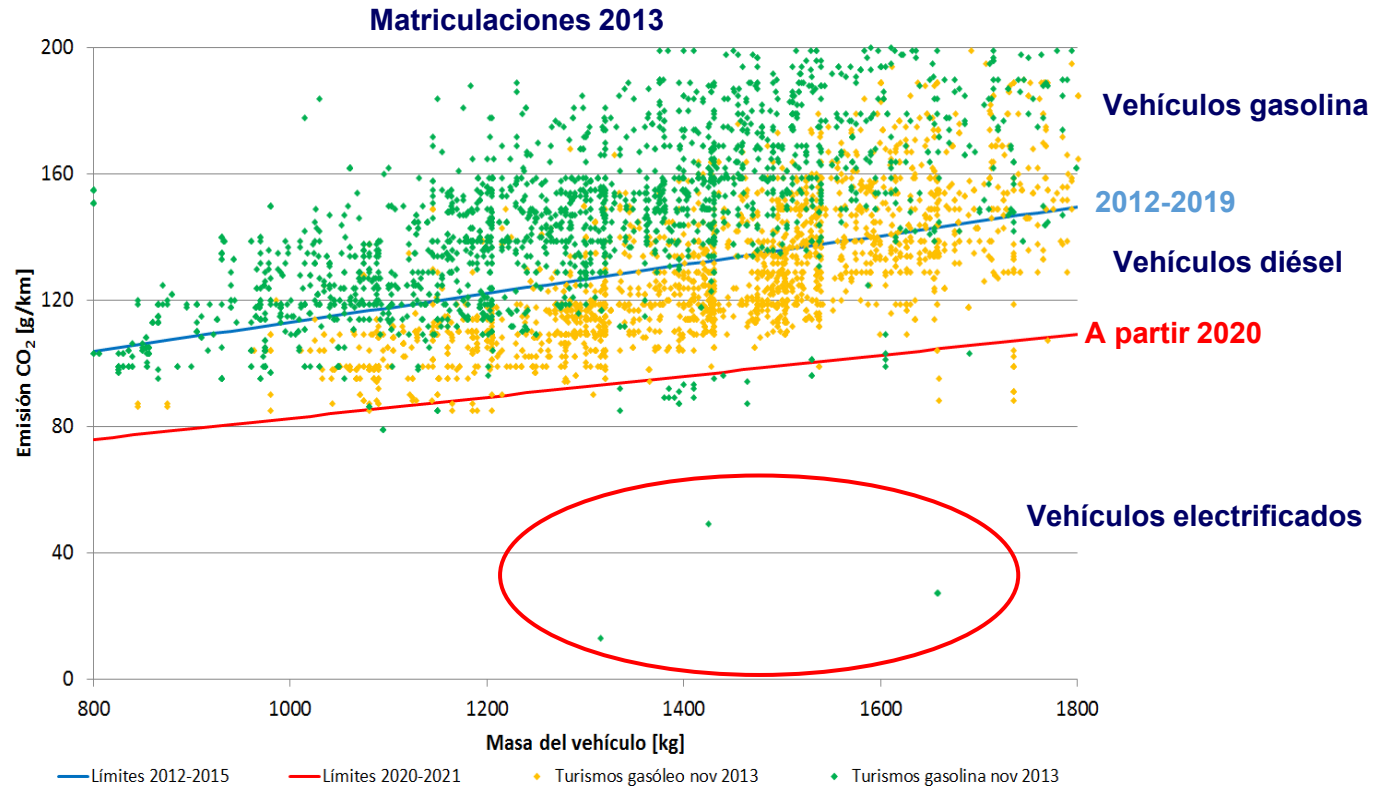
- Reglamento CE 443/2009 (abril 2009)
 - Emisiones medias de CO₂ en 1995: 186 g/km (valor ponderado con el peso del vehículo)
 - Reducción del 35 % para el periodo 2012-2015: 120 g/km
 - Objetivo de reducción adicional del 15 % a partir del 2020: 95 g/km

Se admite 130 g/km y reducción de 10 g de CO₂/km, mediante otras mejoras tecnológicas y una mayor utilización de los biocarburantes

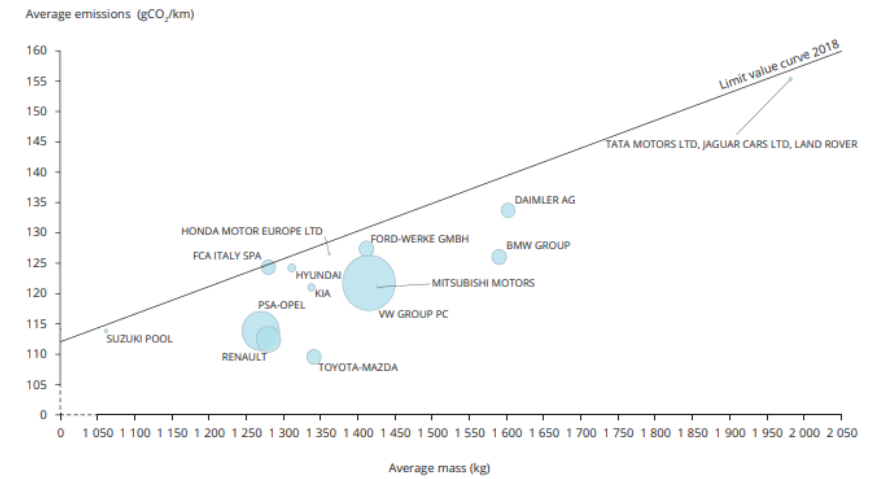
- Aplicación progresiva
 - 65 % de las matriculaciones en 2012
 - 75 % de las matriculaciones en 2013
 - 80 % de las matriculaciones en 2014
 - 100 % de las matriculaciones en 2015
- Excepción: matriculación < 10.000 vehículos/año
- Multas por superación de las emisiones
 - Valores claramente disuasorios



Normativa CO₂ vehículos ligeros



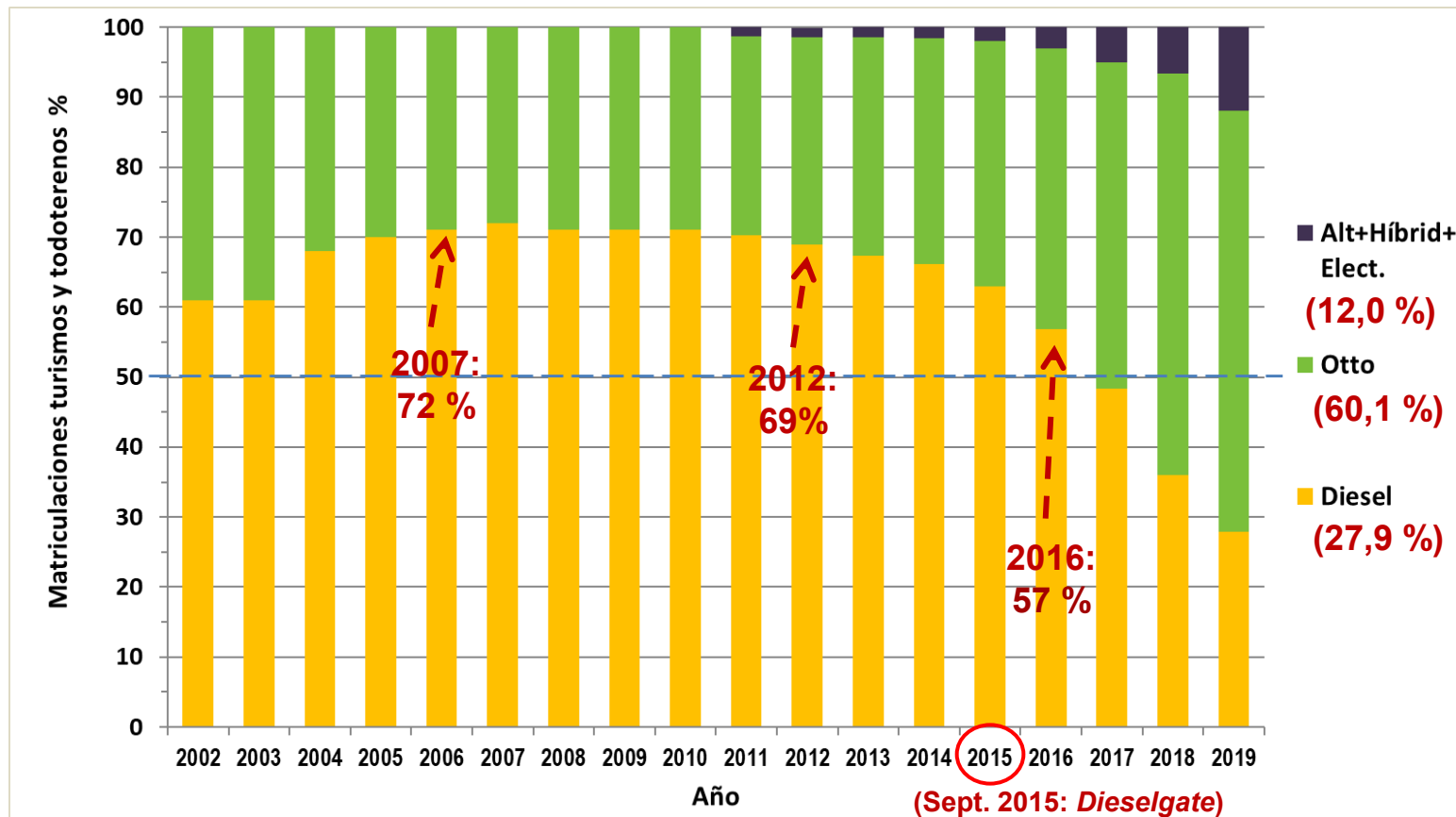
Grupos de fabricantes (2018)



Note: Bubble size represents the number of registrations.

Estrategias del sector de automoción

Nuevas matriculaciones España



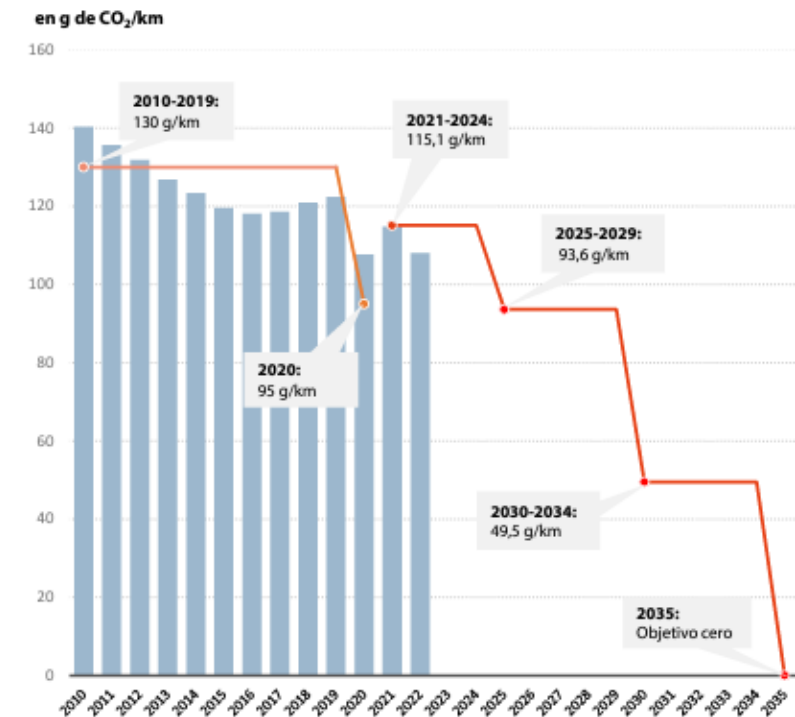
Herramientas principales

- 2012-2014: Principalmente diésel
- 2015-2019: Introducción de electrificación

Fuente: Elaboración propia con datos ANFAC

Emisiones gases efecto invernadero (GEI). Turismos

Valores medios históricos de emisiones de CO₂ NEDC y WLTP y objetivos de turismos nuevos



Objetivos para toda la UE en cuanto a las emisiones medias de CO₂ de los vehículos de nueva matriculación:

Nuevo Ciclo de Conducción Europeo (NEDC)

Procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial (WLTP)

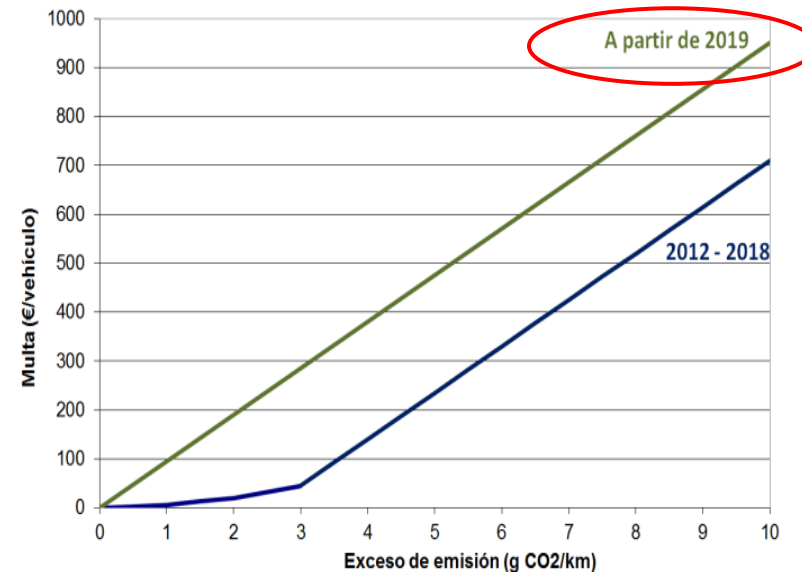


Emisiones medias de CO₂ en laboratorio de los turismos nuevos

Fuente: Tribunal de Cuentas Europeo, a partir de la AEMA, el Centro Común de Investigación (JRC) y los Reglamentos (CE) sobre el CO₂ de los turismos.

Reglamento CE 443/2009 (abril 2009)

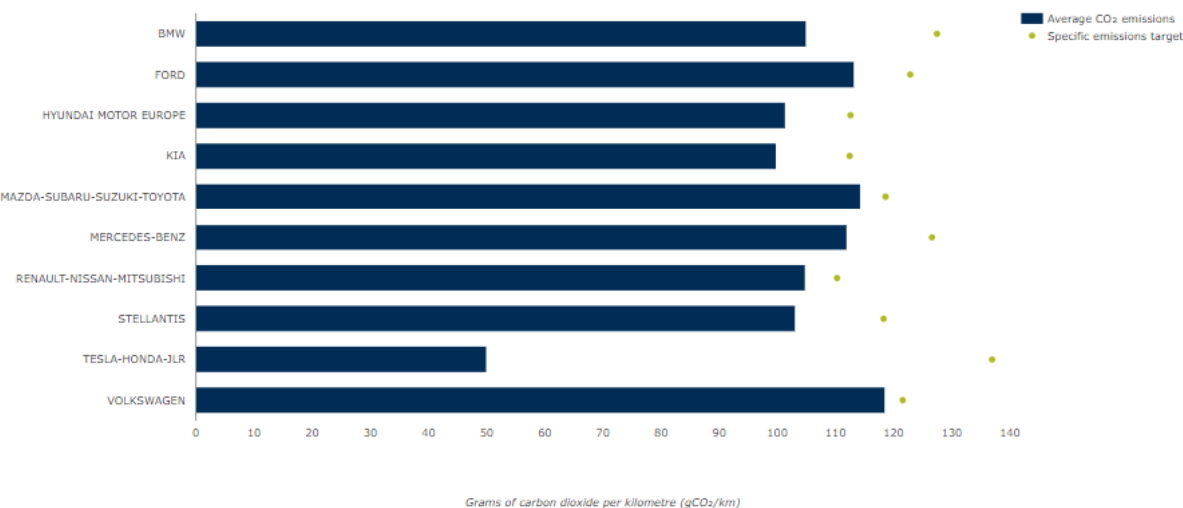
Prima por exceso de emisiones de CO₂



- Multas a los fabricantes de **95 € por cada g/km de CO₂ excedido**, todo ello multiplicado por los coches vendidos el año anterior
 - Puede suponer **sanciones de cientos de millones de euros**

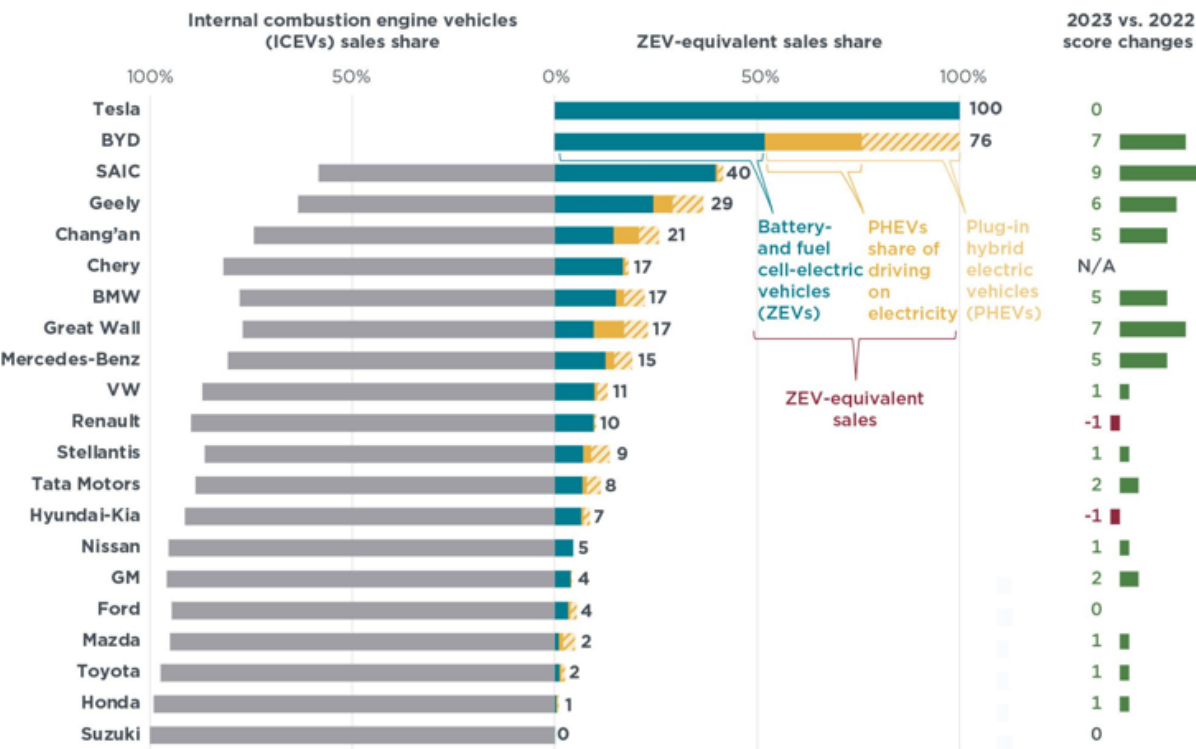
Emisiones gases efecto invernadero (GEI). Turismos

Average CO₂ emissions of pools of car manufacturers (2022)



Fuente: European Environment Agency

ZEV and PHEV sales shares by manufacturer and ZEVe sales share metric scores, 2023.



Fuente: ICCT

Visión estratégica de la UE "Fit for 55": Homologación vehículos ligeros

- Transición forzada hacia la **electrificación de los vehículos**

Reducción CO ₂ respecto a 2021 (%)	Reglamento UE 2019/631 (abril 2019)		Reglamento UE 2023/851 (abril 2023)		
	2025	2030	2025	2030	2035
Turismos	15	37,5	15	55	100
Furgonetas	15	31	15	50	100

Implica utilización importante de PHEV y BEV (del 18 al 24 % según *Transport & Environment*)

Implica utilización significativa de PHEV y BEV

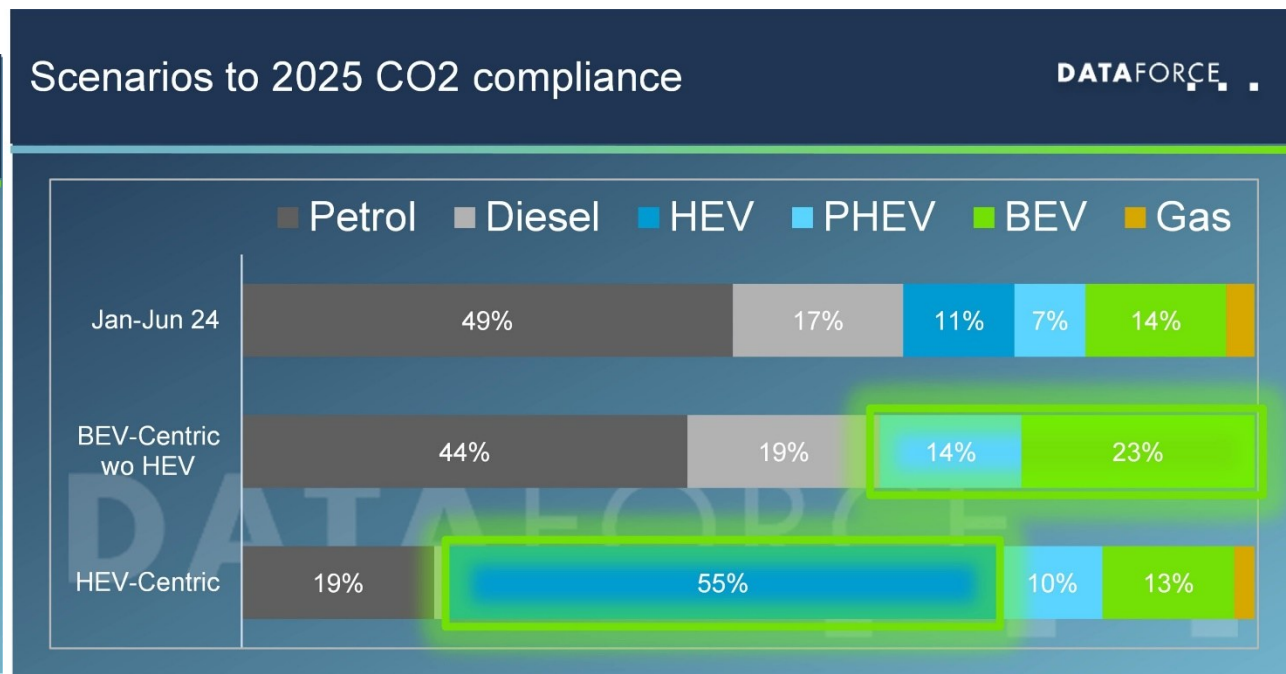
Implica un fuerte impulso al BEV y al FCEV
Puede suponer de facto la prohibición de la venta de los automóviles con motores de combustión interna en 2035

- La Comisión Europea propondrá para 2026, una vez comprobado el estado de progreso de los **combustibles sintéticos neutros en CO₂**, una **enmienda específica al reglamento** en la que se especifique **cómo se podrán seguir matriculando después de 2035 vehículos con motor de combustión alimentados únicamente por este tipo de combustible**

Emisiones gases efecto invernadero (GEI). Turismos



- Para reducir las emisiones medias de CO₂ en el 2025, cada fabricante tendrá sus propias estrategias, todas ellas **implicando más coches electrificados**
 - Ford y Volkswagen se enfrentan al mayor reto



- Un fabricante sin HEV en su cartera necesitará un **37 %** de vehículos eléctricos de batería e híbridos enchufables en su combinación de ventas
- En un escenario con una cuota de VEH del 55 %, la proporción necesaria de vehículos eléctricos de batería y híbridos enchufables se reduce al **23 %**

Fuente: DATAFORCE, agosto 2024

Fabricantes hacia la movilidad eléctrica

- Vehículos ligeros

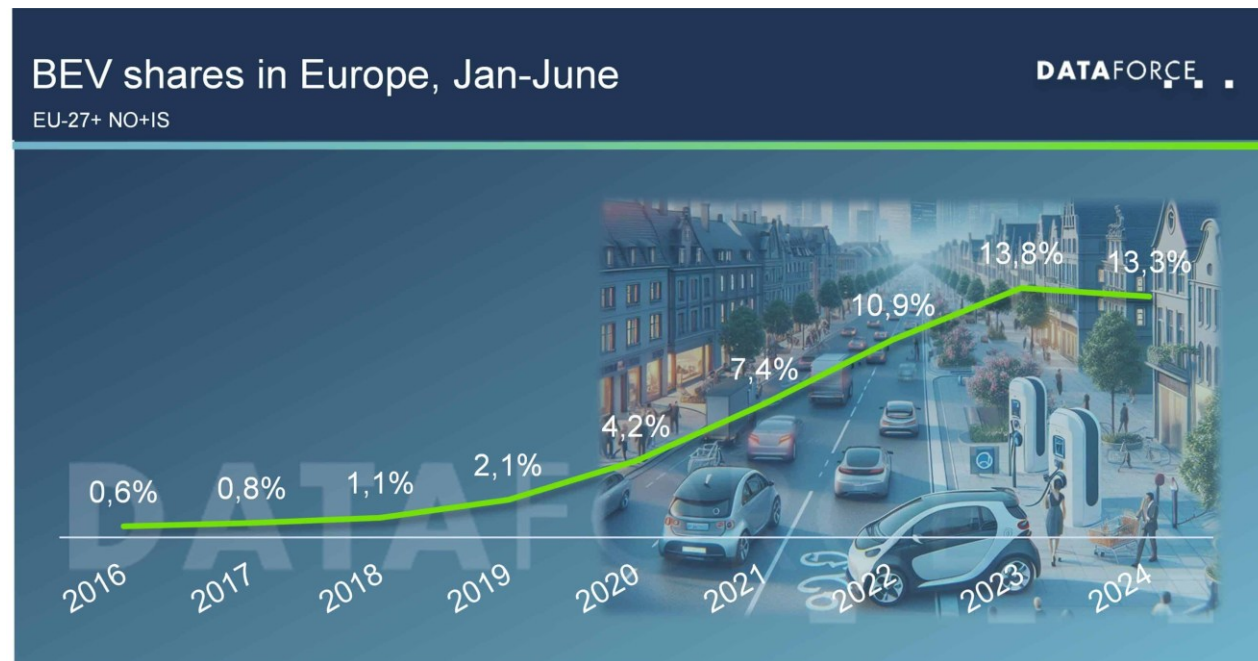
- **Visión general en 2021/22**

- Los fabricantes de la UE abandonan el desarrollo del motor térmico para centrarse en los vehículos eléctricos
 - A partir de 2025/26 reparto entre eléctricos puros y con altos grados de electrificación
 - A partir de 2030, y con distintos calendarios entre fabricantes, solo eléctricos puros
 - Algún fabricante (Toyota, Hyundai, BMW, Alpine) contempla la pila de combustible, pero siempre con un porcentaje de ventas muy bajo

- **Cambio de estrategia en 2024**

- Después de haber invertido miles de millones de euros en electrificación, las marcas tienen que dar ahora marcha atrás debido a que **los coches eléctricos no se están vendiendo al ritmo esperado**
 - Muchos fabricantes de la UE retrasan su objetivo de electrificación y vuelven a invertir en mejoras en sus modelos de combustión
 - **Supone una ralentización, que no el declive, de las ventas de coches eléctricos**

Fuente: DATAFORCE, agosto 2024



Flexibilización de los objetivos de reducción de CO₂

Presentación de la Comisión Europea del **Plan de Acción Industrial para el sector del automóvil** (05-03-2025)

- Objetivo general: **facilitar la transición** de toda la industria automovilística hacia vehículos limpios, conectados y cada vez más automatizados, a fin de **garantizar su competitividad internacional**
 - Medidas relacionadas con el CO₂
 - Seguimos con los objetivos de 2030 y 2035, pero con un **enfoque pragmático y flexible**, promoviendo la adopción de vehículos eficientes y de emisión cero
 - Las empresas tendrán tres años para ponerse al día en los objetivos de CO₂, prorrogándose los objetivos de reducción de 2025 a 2027
 - Los fabricantes podrán promediar sus emisiones de CO₂ durante los años 2025, 2026 y 2027
 - Un exceso en un año se puede compensar con mejores valores en uno de los años siguientes
- **Propuesta refrendada** por el procedimiento de urgencia por el Consejo de la UE el 7 mayo 2025 y por el Parlamento Europeo el 8 de mayo 2025. Pendiente de publicación en el Boletín Oficial de la UE
- La revisión de la meta ambiental a 2035 prevista para 2026 sobre la normativa que prohíbe la venta de nuevos térmicos se llevará a cabo considerando **como principio fundamental** la plena **neutralidad tecnológica** y se adelantará al **tercer o cuarto trimestre de 2025**



Comisario europeo de Transporte Sostenible y Turismo, Apostolos Tzitzikostas

Noticias recientes: Demanda de simplificación de la normativa

- El presidente de Stellantis, John Elkann, y el consejero delegado de Renault Group, Luca de Meo, piden un **cambio en la política industrial, que potencie la producción y venta de coches pequeños** (mayo 2025)
 - El destino de la industria automovilística europea se decidirá este año
 - La descarbonización del transporte solo podrá tener éxito si **se permiten diferentes tecnologías de propulsión y se promueven soluciones innovadoras**
 - Es necesario un **enfoque tecnológico abierto** para que los fabricantes europeos vuelvan a ser competitivos y alcancen los objetivos climáticos
 - Los coches pequeños, que en su día constituyeron la columna vertebral de la movilidad europea, se ven afectados de forma especialmente desproporcionada por las regulaciones actuales
 - La industria de automoción europea depende del **poder adquisitivo de la clase media**
 - Si la gente no puede, no consigue, no quiere comprar coches eléctricos o de hidrógeno, al final el mercado va a ser muy pequeño
 - Exigimos una **regulación diferenciada para los coches pequeños**. Ésta es la única manera de producir vehículos asequibles y respetuosos con el medio ambiente en Europa y recuperar el mercado de masas



Entrevista a Luca de Meo y John Elkann en *Le Figaro*

Noticias recientes: Demanda de cambio en la normativa

- El presidente de BMW, Oliver Zipse, pide un **cambio en la política industrial, con un enfoque integral que posibilite y estimule la inversión** (mayo 2025)
- Los **objetivos políticos** deben reflejar las realidades del mercado y también ser **viables para las empresas**
- La próxima revisión de los objetivos de la UE será decisiva
- No creemos en regulaciones técnicamente unilaterales que limiten la oferta. Los coches eléctricos, en exclusiva, son un callejón sin salida
- **No queremos perder ningún potencial de mercado**
- Apostamos por **soluciones multienergía**, desde vehículos eléctricos e híbridos enchufables hasta tecnologías de propulsión convencionales de alta eficiencia



Oliver Zipse en la edición 105 de la reunión general anual de BMW



ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PROFESIONALES DE AUTOMOCIÓN

*Sede del INSIA - Campus Sur UPM
Carretera de Valencia, km 7 - 28031 Madrid
Tfno: 910 678 874
Web: www.asepa.es - Email: asepa@asepa.es*