

JORNADA

NUEVOS COMBUSTIBLES:

Fiscalidad, Eficiencia y Digitalización

Agenda

- 01** Cifras del Sector de Automoción
- 02** Contribución del sector de automoción a la reducción de emisiones
- 03** Compromiso de la industria de automoción con la neutralidad climática
- 04** Nuevo escenario de transformación de la movilidad



Agenda

01 Cifras del Sector de Automoción



EL IMPACTO EN NUESTRO SECTOR DERIVADO DE LA CRISIS DEL COVID-19 NO TIENE PRECEDENTES.
Cuarto peor mercado europeo, y el peor de los grandes productores.

Mercado nacional

Mercado europeo

	2019		2020		2021 Acumulado hasta abril	
		s/ 2018		s/ 2019	s/ 2020	s/ 2019
TOTAL	1.258.260	-4,8 %	851.211	-32,3 %	264.655	18,8 % -39,3 %
Particular		-11,6 %		-27,1 %		6,1 % -44,6 %
Empresa		+3,1 %		-24,4 %		34,2 % -24 %
Alquilador		+0,2 %		-59,7 %		19,7 % -49,7 %

	2020		2021 Acumulado hasta abril	
	s/ 2019		s/ 2020	s/ 2019
	-19,1 %		7,8 %	-25,6 %
	-25,5 %		51,1 %	-21,5 %
	-29,4 %		68,4 %	-16,9 %
	-27,9 %		16,2 %	-34,2 %

Fuente: Ideauto.

Fuente: VDA, CCFA, ANFIA, SMMT.

Para 2021 a penas superará los 900.000 vehículos, quedando, al menos, un -20% de la demanda de 2019. La recuperación comenzará como pronto en 2022 y no será completa previsiblemente hasta 2023 como consecuencia de:



Aumento del impuesto de matriculación en 2020. **Incremento del 5% en el 60% de la demanda** (foco en industria nacional).



Fuerte incertidumbre del consumidor y pérdida de renta. Potenciación del vehículo de más antiguo de segunda mano



Dificultades para la recuperación del turismo y la movilidad.

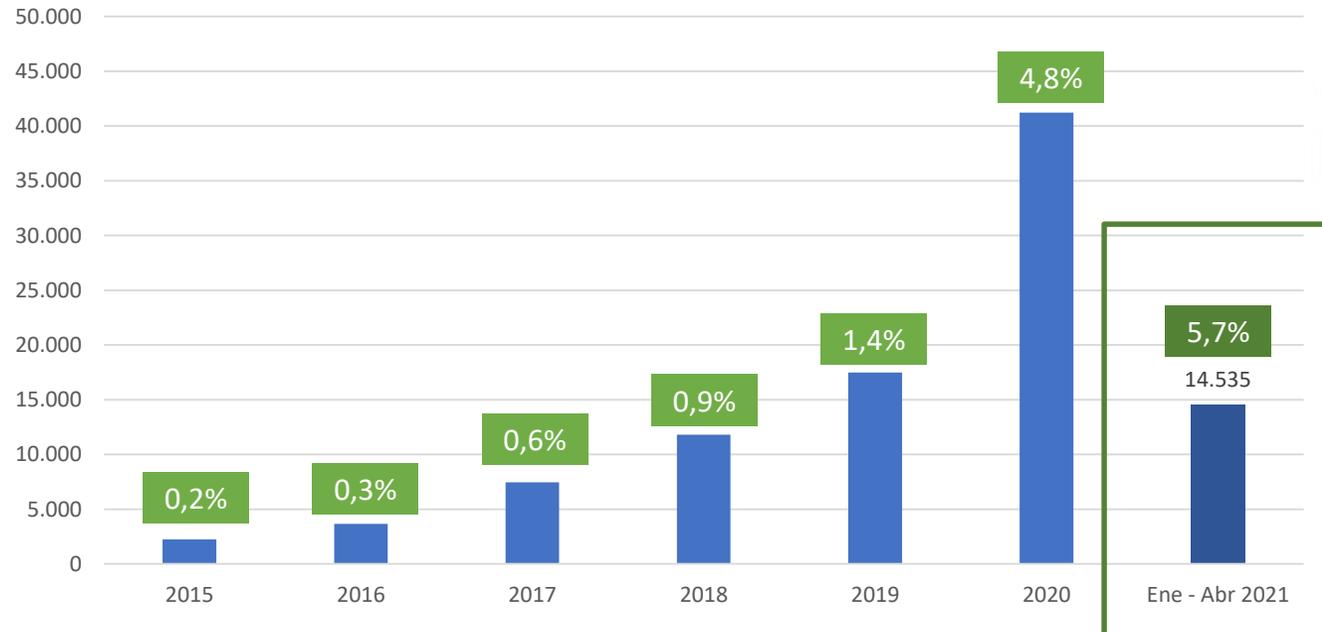
2010

2020

Mercado

Ventas de turismos y todoterrenos

Eléctrico	77 uds	Eléctrico	17.295 uds
Híbrido enchufable	84 uds	Híbrido enchufable	23.301 uds
Híbrido	8.465 uds	Híbrido	137.425 uds



EL IMPACTO EN NUESTRO SECTOR DERIVADO DE LA CRISIS DEL COVID-19 NO TIENE PRECEDENTES.
 Dos meses sin producción y con grandes dificultades del mercado europeo e interior.

	PRODUCCIÓN		EXPORTACIÓN	
2018	2.819.565	-1,0 %	2.304.418	-0,6 %
2019	2.822.632	+0,1 %	2.310.070	+0,2 %
2020	2.268.185	-19,6 %	1.951.448	-15,9 %
Marzo 2021	226.958	-13,3 % sobre 2019	199.769	-3,5 % sobre 2019

Fuente: ANFAC.

Despegue de la producción española de vehículos electrificados

En enero 11 vehículos electrificados: 7 eléctricos puros.
 Previstos 3 nuevos vehículos eléctricos puros en 2021

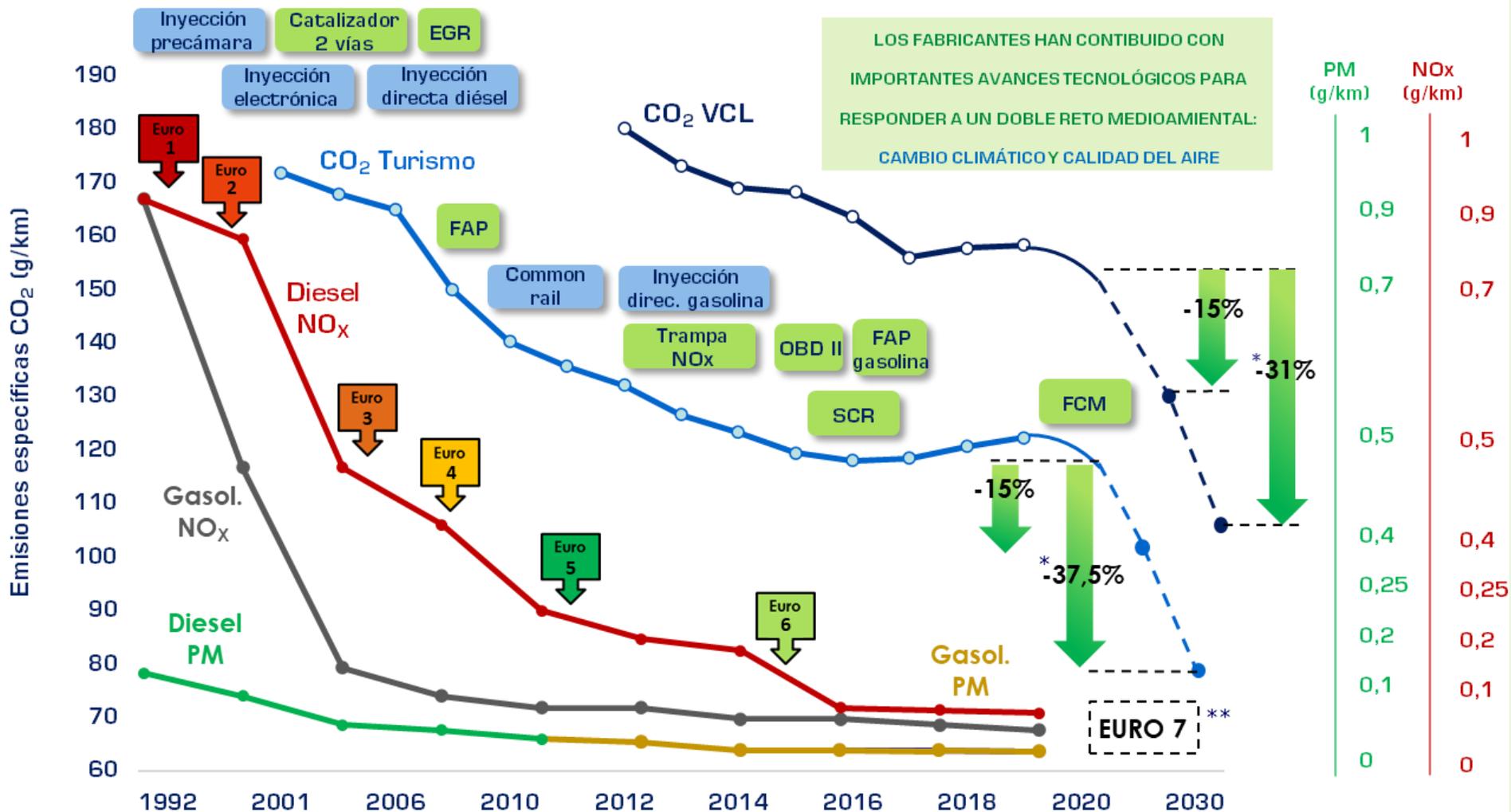
	2019 (Volumen y cuota)	2020 (Volumen y cuota)
Eléctrico de batería (BEV)	16.885 (0,9%)	55.992 (2,5%)
Eléctrico enchufable (PHEV)	272 (0,01%)	83.965 (3,7%)

Agenda

02 Contribución del sector de automoción a la reducción de emisiones



Reducción de las emisiones de NO_x, Partículas y CO₂



* Reglamento (UE) 2019/631: Pendiente revisión intermedia objetivos vinculantes para 2030. Prevista propuesta de la COM en Q2 2021.

Euro 7: Pendiente propuesta legislativa en Q4 2021. Aplicación: +2025

Marco regulatorio de homologación de emisiones cada vez más exigente

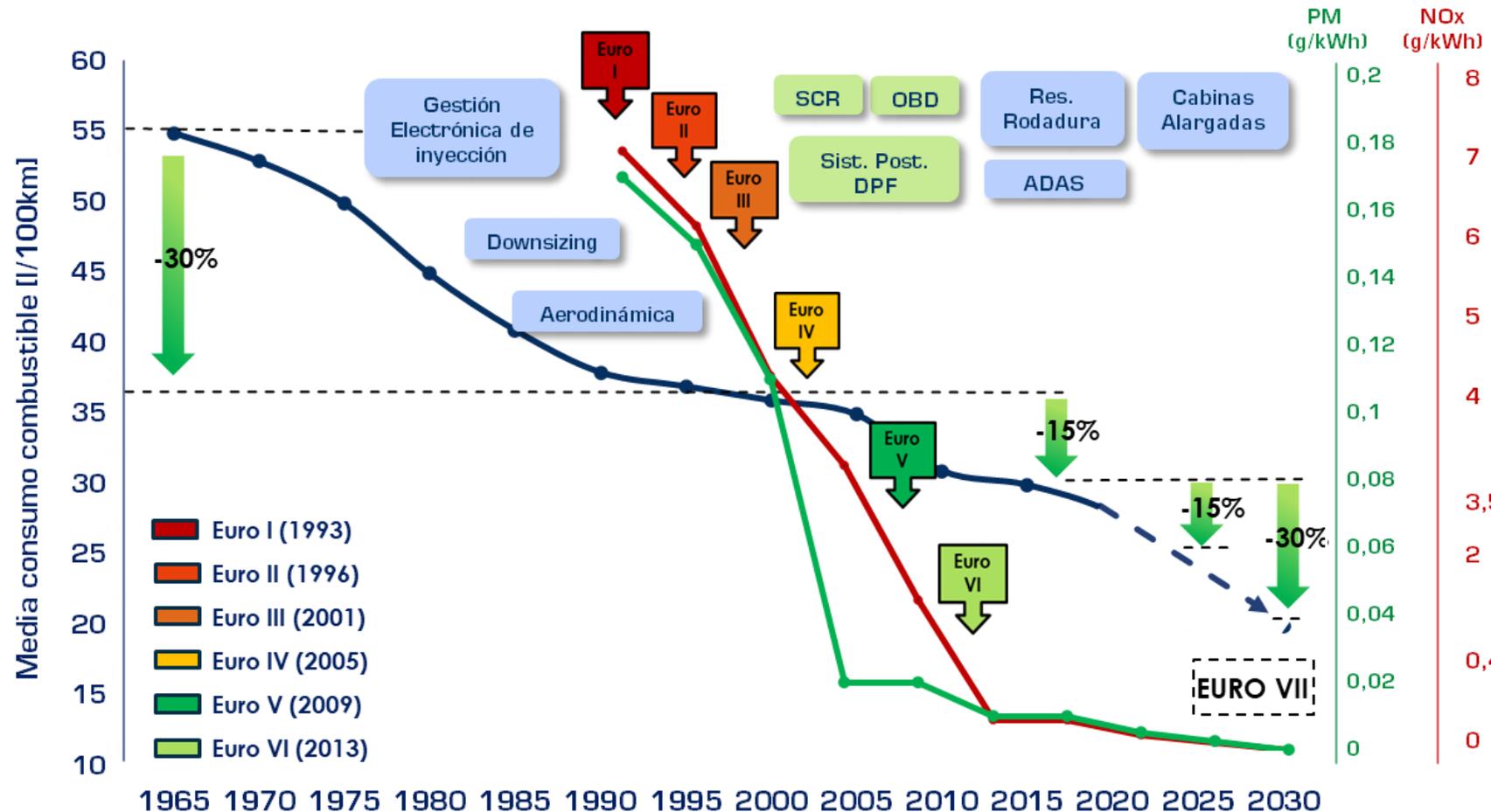
- Reducción Emisiones Contaminantes:
 - RDE (NO_x y PN)
 - Nuevos Límites PN motores gasolina inyección directa
 - Ensayos emisiones hidrocarburos por evaporación (EVAP)
 - Ensayos Conformidad en Circulación (ISC)
- Reducción Gases Efecto Invernadero (GEI):
 - Procedimiento armonizado a nivel mundial de homologación de emisiones de CO₂ WLTP.
 - Seguimiento y notificación consumo combustible a bordo (OBFCM)
- Control de la producción (COP) y vigilancia del mercado
- Control reforzado en ITV

Reducción de las emisiones de NO_x, Partículas y Consumo de Combustible

Marco reglamentario de emisiones contaminantes (NO_x, partículas, HC, etc.).



Mejora de la eficiencia energética para cubrir las necesidades del un cliente profesional y reducir las emisiones de CO₂



Fuente: Lastauto Omnibus, Test Reports 1967 – 2010 / ANFAC

**Euro VII: Propuesta Legislativa prevista en 2022. Aplicación: +2025

Marco regulatorio de homologación de emisiones cada vez más exigente

- Reducción Emisiones Contaminantes:
 - Ensayos de emisiones Euro VI Step C, D y E.
 - Emisiones en condiciones reales de circulación (PEMS-WHTC).
 - Conformidad en Servicio (ISC)
- Reducción Gases Efecto Invernadero (GEI):
 - Reglamento determinación emisiones de CO₂. Herramienta de simulación VECTO.
- Control de la producción (COP) y vigilancia del mercado
- Control reforzado en ITV
- Acondicionamiento aerodinámico cabinas

Agenda

03 Compromiso de la industria de automoción con la neutralidad climática. Modelo objetivo país



Hipótesis de partida para la realización de la simulación

Objetivos
irrenunciables



Cumplimiento de los Objetivos PNIEC en relación con la presencia de vehículos eléctricos en el parque (3 millones de turismos):

Evolución progresiva de la cuota del mercado eléctrico que permita alcanzar los **3 millones de turismos en el parque de 2030.**



Cumplimiento de los objetivos del PNIEC en relación con la reducción mínima de emisiones de CO2 (-33%):

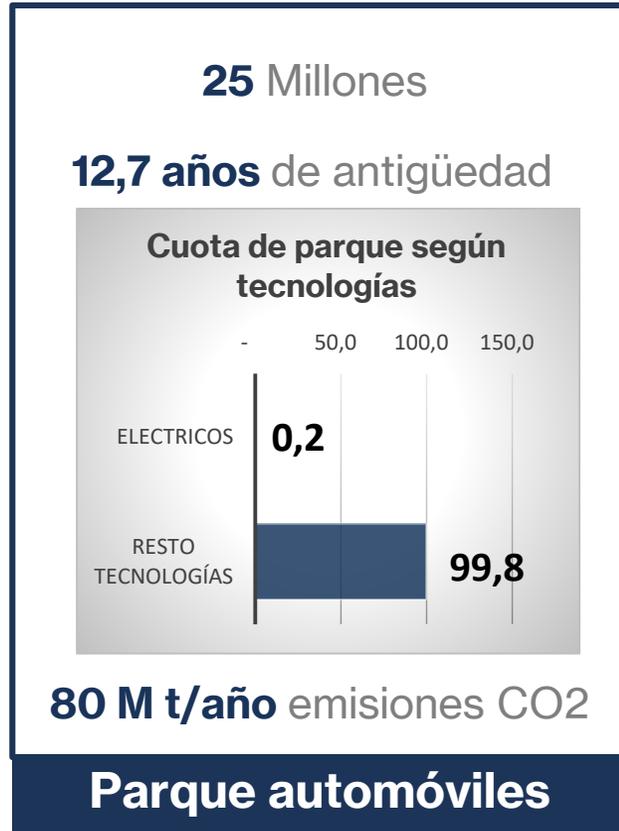
Esto obliga a estimar fuertes volúmenes de bajas enfocados en los vehículos de más de 15 años, para **situar la media de edad del parque en 9 años en 2030.**

MODELO CONSTRUCTIVO: Mantenimiento de la Producción y el empleo

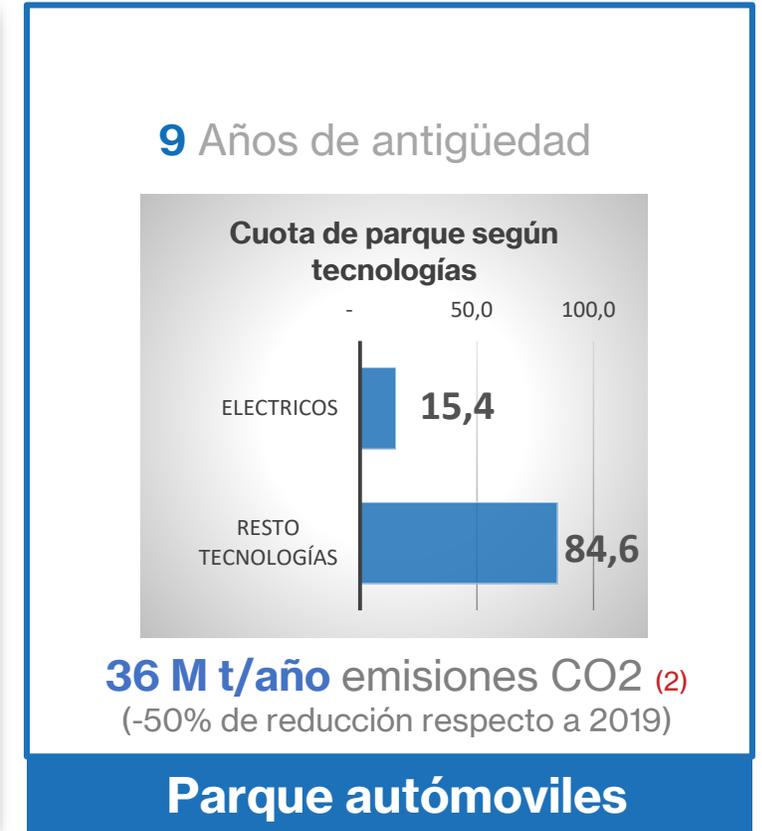
Necesaria estabilización de la matriculación de turismos en el entorno de 1,3 M en el periodo 2020-2030. Es el nivel medio de los últimos años superada la crisis y permite mantener la actividad económica en toda la cadena de valor (fabricación-componentes-transporte-concesionarios-recambios-talleres). Necesaria la intensificación de las bajas en el parque en una media anual de 1,7M de turismos que supone el 150% del mercado.



Modelo Constructivo



2019



2030

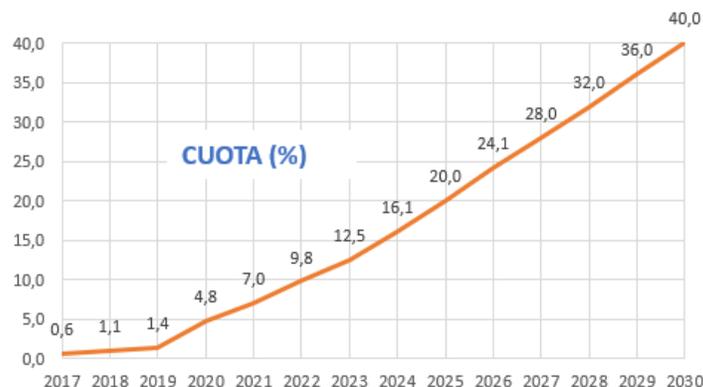
(1) Vehículos eléctricos puros e híbridos enchufables

(2) Con este ejercicio se llega a una reducción de emisiones del 50% exclusivamente para turismos. Esta reducción es mucho mayor que el objetivo de reducción del 33% que contempla el PNIEC para todo el sector transporte que incluye, entre otros, al transporte por carretera.

Anexo metodológico al final de la presentación

1

Incremento fuerte y sostenido de la demanda de turismos eléctricos

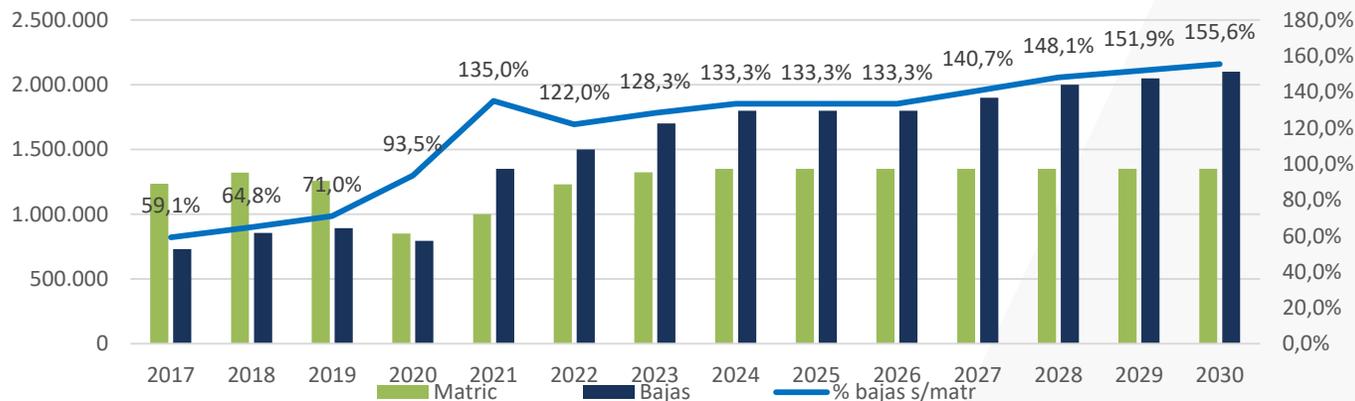


Impulso al vehículo eléctrico ⁽¹⁾:

Crecimiento paulatino y acelerado de la cuota de vehículos eléctricos en el mercado hasta un **40% en 2030**. Esto permitirá alcanzar la cifra de **3 millones de vehículos en el parque en 2030**.

2

Aceleración del proceso de baja de vehículos de más de 15 años



Impulso al achatarramiento en vehículos de más de 15 años:

Grandes volúmenes de bajas de vehículos, situándose **por encima del volumen de matriculación** y concentrándose en los vehículos más antiguos. Esta cuota de cobertura por encima de 100 **sólo se ha dado en 2013** con el plan PIVE (112%).

Reducción de parque circulante

al combinarse con el estancamiento de la matriculación en el entorno de 1,3 millones de vehículos. Es compatible con las tendencias de cambio de "uso" del vehículo y de movilidad.



04 Nuevo escenario de transformación de la movilidad





Ciudadano en el Centro del Nuevo
Escenario de Transformación de la Automoción