

España toma la delantera con el Moves mientras Europa deja en el aire un plan de ayudas al coche eléctrico comunitario

🔗 Cincodias.elpais.com

🕒 4:02 Minutos leídos

📄 848 Palabras

🌐 ES

Manu GrandaEstrasburgo (Francia) - 02 ABR 2025 - 05:42 CEST

El sector del automóvil está satisfecho como nunca lo ha estado en el último año con el Gobierno. La renovación —un tanto sorpresiva, ya que era algo que había quedado en un segundo plano por la necesidad de aumentar el gasto en Defensa— del Plan Moves III de ayuda a la compra y la deducción de hasta 3.000 euros en el IRPF por la compra de coches eléctricos, pone a España a la delantera en el plano de incentivos al vehículo eléctrico. “En un momento geopolítico complicado, el Gobierno español impulsa el mercado interior y el mercado de vehículos eléctricos. Desde España se lanza un mensaje claro en la apuesta por la electrificación en un momento de incertidumbre por las presiones arancelarias de Estados Unidos hacia Europa que entrarán en vigor mañana [por este miércoles]”, señala Anfac, la patronal de fabricantes de coches, a este periódico.

La patronal muestra así una sintonía total con el Ejecutivo, cuando todavía no se ha cumplido ni un año desde que el entonces presidente de Anfac, Wayne Griffiths —que a su vez era CEO de Seat y Cupra, cargo que acaba de dejar esta misma semana— dejara su puesto a los mandos de la asociación por la supuesta falta de apoyo del Ejecutivo al vehículo eléctrico en junio de 2024. Aquello metió prisa al Gobierno para que extendiera el Moves III hasta finales de 2024. Lo volvió a hacer en diciembre, pero el Moves III cayó junto al resto del decreto omnibus en enero y desde entonces el coche eléctrico se quedó sin incentivos, lo que no ha impedido que el vehículo eléctrico tuviera un primer trimestre de récord en España, rozando el 7% de cuota de mercado.

El Moves da así al automóvil en España un paraguas a la espera de que se materialice un posible programa de ayudas europeo para la compra de vehículos eléctricos, que no se espera en el corto plazo, pero cuya intención se recoge en [el Plan de Acción Industrial para el Automóvil que presentó Bruselas en marzo](#). Dicho plan, en el que se recoge que se estudiarán los distintos programas de incentivos puestos en marcha por los países miembro para coger lo mejor de cada uno y tener un programa de incentivos común en toda la UE, no deja de ser una lista de deseos que debe pasar el debido proceso legislativo en Europa.

Fuentes del parlamento europeo, que esta semana se reunió en Estrasburgo en su sesión plenaria, dudan seriamente de que Europa termine aprobando un programa de ayudas común, ya que cada país cuenta con su propio régimen fiscal. Otras fuentes europarlamentarias consultadas por este periódico señalan que es algo que aún debe debatirse y ni siquiera hay una idea clara de dónde saldría el dinero: la prioridad actual de Europa es aumentar el gasto en Defensa.

El paso que ha dado el Ejecutivo español contrasta con la situación en el mayor mercado del vehículo eléctrico en Europa, Alemania, donde una sentencia del Constitucional de aquel país hizo caer las ayudas a la compra a finales de 2023, las cuales nunca se recuperaron. Italia, por su parte, parece centrado en seguir apoyando al coche de combustión, en sintonía con países como República Checa, mientras que Francia tiene un programa de ayudas que premia la producción europea —en el que se da la paradoja de que el Dacia Spring, vehículo francés que se hace en China, está fuera de esas ayudas—.

En este trimestre sin Moves III, [el Gobierno analizó la posibilidad de poner en marcha un programa de ayudas directas al eléctrico](#), al estilo del Plan Reinicia Auto+ para los que han perdido un vehículo en la dana del pasado 29 de octubre. Sin embargo, ha sido más fácil para el Ejecutivo revivir tal cual un Moves que, aunque criticado por su lentitud, era esperado como agua de mayo por el sector. Además, el motor está más que satisfecho con la suspensión de las multas en la nueva normativa de emisiones europea CAFE, que pasa el límite de emisiones medio de CO₂ por kilómetro de los vehículos nuevos desde los 115,1 gramos a los 93,6. Esto fue anunciado por la presidenta de la Comisión Europea, Ursula Von der Leyen, a principios de marzo, algo que la propia Comisión ha presentado de forma oficial este martes. Ahora, esta enmienda deberá de pasar por el Parlamento Europeo y el Consejo.

Sobre la firma

[Manu Granda](#) Redactor de la sección de empresas especializado en el automóvil e industria pesada. Como 'freelance', cubrió la temporada de incendios del verano 2019-2020 en Australia para EL PAÍS. Es graduado en periodismo por la Universidad Rey Juan Carlos y cursó el Máster de periodismo de EL PAÍS.

[Mis comentarios](#) [Normas](#) Rellena tu **nombre y apellido** para comentar [completar datos](#) [Suscríbete en El País para participar](#) [Ya tengo una suscripción](#)

Más información



El automóvil español se libra de la última bomba arancelaria de Trump: por qué dejó de vender coches a EE UU

[Manu Granda](#) | Madrid



El coche eléctrico dispara sus ventas un 69% pese a la ausencia del Moves III en el primer trimestre

Manu Granda | Estrasburgo (Francia)

Archivado En

- [Empresas](#)
- [Coches](#)
- [Coches eléctricos](#)
- [Industria](#)
- [Automoción](#)
- [Vehículos](#)
- [Plan Moves](#)
- [Ayudas públicas](#)
- [Comisión Europea](#)
- [Parlamento europeo](#)