

Las ventas de coches eléctricos marcan otro mes récord pese a las dudas sobre los fondos del Moves

Elpais.com

5:50 Minutos leídos

1226 Palabras

ES

Manu GrandaMadrid - 02 SEPT 2025 - 05:15 CEST

Las ventas de coches eléctricos e híbridos enchufables van como un tiro en España. Al contrario de lo que muchos en el sector temían al inicio del año, cuando quedó anulada la prórroga del Moves III por [la caída del decreto omnibus en el Congreso de los Diputados](#), las matriculaciones de los vehículos enchufables están viviendo un 2025 de récord, con un incremento de las entregas que casi se han duplicado respecto a un 2024 anodino para este tipo de movilidad. Sin embargo, en el sector la pregunta es [cuánto más puede aguantar el actual Plan Moves](#) (si es que aún aguanta), que debe cubrir todas las solicitudes de matriculaciones de enchufables realizadas desde el 1 de enero, además de la instalación de puntos de recarga.

La patronal nacional de fabricantes de coches pidió este lunes a través de su director general, José López-Tafall, "actuar de inmediato con medidas eficaces" para evitar un enfriamiento del mercado eléctrico, "con un plan de ayudas suficiente y eficiente para seguir fomentando" la compra. Lo cierto es que, a pesar de que [el actual Moves fue anunciado el 1 de abril con 400 millones](#), todavía hay regiones de España sin lanzar su propia convocatoria, lo que impide que entre en funcionamiento. Estas son Extremadura, Murcia y Melilla.

Otras, como la Comunidad de Madrid, Galicia y Cataluña ya han agotado sus fondos, mientras que el País Vasco ya ha notificado estar cerca de hacerlo, según indica el IDAE, el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, dependiente del Ministerio de Transición Energética, encargado de la asignación de las partidas del Moves a las autonomías. Esas cuatro comunidades, si bien suponen menos de la mitad de los fondos, concentran dos tercios de las matriculaciones de electrificados del país, con más de 93.000 ventas en los ocho primeros meses del ejercicio contando todo tipo de vehículo. En el motor, una queja repetida es que no hay ningún tipo de visibilidad sobre cómo avanza el programa y que [cada autonomía va a su ritmo](#) tanto en la puesta en marcha como en la gestión del plan. El deseo nunca cumplido del sector es que el programa de ayudas sea nacional, como sucede en el Plan Renicia Auto+ para los que perdieron su coche en la dana de Valencia de octubre de 2024, en vez de que cada autonomía sea la encargada de gestionar su propio plan.

El fantasma de un primer trimestre sin Moves

La caída del decreto omnibus en enero avivó en ese entonces una oleada de malos augurios en el sector, con varias marcas informando de una supuesta paralización del mercado eléctrico que luego nunca se vio en las matriculaciones. "[La situación que atravesamos en España es caótica](#). Empezamos el año con unos objetivos complicados y a mediados de enero se paralizó el plan de ayudas. Estamos a la espera de un nuevo programa. El que sea, que se reactive ya, porque se ha parado el mercado, ahora estamos cancelando pedidos", había dicho a mitad de febrero el presidente y consejero delegado de Hyundai España, Leopoldo Satrústegui, en consonancia con otras marcas [como Volkswagen](#).

En el sector señalan que las buenas ventas de eléctricos se explican por las atractivas ofertas que han ido lanzando las marcas, una buena parte de las cuales adelantan las ayudas del Moves. Esto es crucial para un comprador que de lo contrario tendría que esperar entre uno y dos años de media para recibir la ayuda. “Las buenas ventas se deben a que los fabricantes se han puesto a vender coches. La orden es vender eléctricos por la normativa de emisiones”, reconoce una fuente del motor. En este sentido, el automóvil recibió con alivio cuando la Comisión Europea anunció en marzo [una moratoria para la nueva normativa de emisiones CAFE](#) que entraba en vigor este año, por la cual las emisiones medias de CO2 de los coches nuevos pasan de los anteriores 115,1 gramos por kilómetro a 93,6. En realidad, el sector lo que ha conseguido es que Europa contabilice las emisiones de 2025, 2026 y 2027 de forma conjunta, y entonces se verá qué marca cumple, pero todas deberán cumplir igualmente.

El empuje del coche eléctrico ha hecho que las emisiones medias de los coches matriculados en España hayan bajado hasta los 97,8 gramos de CO2 en agosto, un 16,7% menos que el mismo mes de 2024. Es la primera vez que el sector logra bajar de la barrera de los 100, según Anfac. Esto es posible, como ya se ha mencionado, gracias a las ofertas y las ayudas a la compra, pero también a la llegada al mercado de modelos cada vez más atractivos en prestaciones y precio, como el Kia EV3, el BYD Dolphin Surf, el Hyundai Inster o el Toyota BZ4X, que se han convertido en serios competidores para los Model 3 y Model Y de Tesla. Cada vez es menos raro ver coches eléctricos [en torno o notablemente por debajo de los 20.000 euros](#), incluyendo las ayudas del Moves adelantadas por las marcas.

Una fuente del sector señala a este medio que el motor sigue trabajando con el Gobierno para sacar adelante el Plan Auto 2030, anunciado por el presidente de Anfac, [Josep Maria Recasens, en diciembre pasado](#), el cual aspira a ser un gran plan para apoyar a un sector sometido a muchas presiones, desde la preparación de las fábricas para producir eléctricos a la competencia con China. En él, la intención es incluir un sistema de ayudas a la compra que sustituya al actual Moves. Lo cierto es que nadie se atreve a dar una fecha de cuándo podría ver la luz —Recasens, cuando lo anunció, habló del primer trimestre de 2025— teniendo en cuenta las dificultades de un Ejecutivo sin Presupuestos Generales del Estado.

Tu suscripción se está usando en otro dispositivo

¿Quieres añadir otro usuario a tu suscripción?

[Añadir usuario](#)[Continuar leyendo aquí](#)

Si continúas leyendo en este dispositivo, no se podrá leer en el otro.

[¿Por qué estás viendo esto?](#)

Flecha

Tu suscripción se está usando en otro dispositivo y solo puedes acceder a EL PAÍS desde un dispositivo a la vez.

Si quieres compartir tu cuenta, cambia tu suscripción a la modalidad Premium, así podrás añadir otro usuario. Cada uno accederá con su propia cuenta de email, lo que os permitirá personalizar vuestra experiencia en EL PAÍS.

¿Tienes una suscripción de empresa? Accede [aquí](#) para contratar más cuentas.

En el caso de no saber quién está usando tu cuenta, te recomendamos cambiar tu contraseña [aquí](#).

Si decides continuar compartiendo tu cuenta, este mensaje se mostrará en tu dispositivo y en el de la otra persona que está usando tu cuenta de forma indefinida, afectando a tu experiencia de lectura. Puedes [consultar aquí los términos y condiciones de la suscripción digital](#).

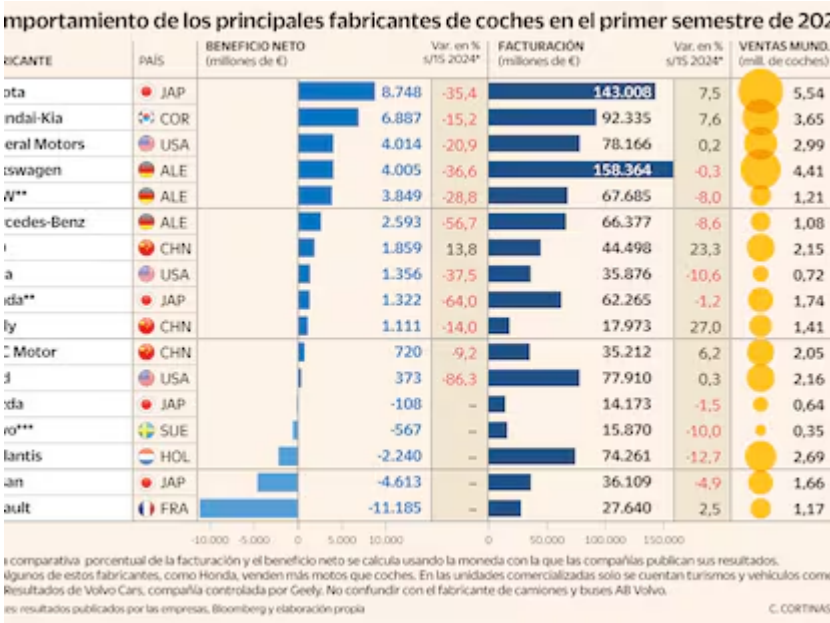
Sobre la firma

Manu Granda Redactor de la sección de empresas, especializado en el automóvil y en defensa. 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 comentariosNormasRellena tu **nombre y apellido** para comentarcompletar datosSuscríbete en El País para participarYa tengo una suscripción

Más información



La dura competencia y los aranceles de Trump hundirán las cuentas del automóvil mundial

Manu Granda | Madrid



El automóvil presiona a Bruselas para revisar la prohibición de los coches de combustión en 2035: “No es viable, hay que recalibrar”

Manu Granda | Madrid

Archivado En

- [Economía](#)
- [Automoción](#)
- [Industria](#)
- [Fabricantes automóviles](#)
- [Coches](#)
- [Coches eléctricos](#)
- [Plan Moves](#)
- [Ayudas públicas](#)