

Las ventas de coches eléctricos se duplican en marzo mientras el Gobierno espera para revivir el Moves III

Las ventas de coches eléctricos no paran de crecer. Si en enero y febrero subieron un 48,4% y un 60,6%, [respectivamente](#), en marzo lo hacen un 94,1% (3.517 unidades) hasta el día 18, según datos proporcionados por Faconauto, la patronal de concesionarios. El espectacular crecimiento se produce en un contexto sin ayudas a la compra, ya que

**Lee este artículo con una suscripción Premium
¡Y consigue acceso total a The New York Times!**

—

track-dtm="">el Plan Moves III cayó junto al resto del decreto omnibus el pasado 22 de enero, al igual que las deducciones de hasta 3.000 euros en el IRPF. “Los pedidos están un 50% por debajo con respecto a hace un año. Debería de empezar a notarse en abril”, explica Faconauto a este periódico. Lo cierto es que automovilísticas como Volkswagen, [Hyundai o BYD](#) llevan semanas alertando de la paralización del mercado, pero sus malos augurios no terminan de verse reflejados en los datos de matriculaciones.

Hay varias causas que pueden explicar este primer trimestre del motor en España, aunque ninguna razón fehaciente que se imponga con claridad sobre otras. La primera es que muchas marcas retrasaron ventas de noviembre y diciembre a enero y febrero para que contasen en 2025 de cara a la normativa europea de emisiones CAFE, que este año ha endurecido el límite medio de emisiones desde los 115,1 gramos de CO2 por kilómetro hasta los 93,6. El motor se esmeró en conseguir una prórroga de esta norma, [algo que Bruselas le ha terminado otorgando](#) al posibilitar que las marcas que no cumplan en 2025 no paguen multas, a cambio de que sobrecumplan objetivos en 2026 y 2027 —que es el mismo que el de 2025—.

Otra circunstancia que ha afectado, pero negativamente, a las ventas del primer trimestre es el retraso en llegar del barco que trae los Tesla provenientes de China. Esto produjo un derrumbe de las ventas en enero de la marca del magnate Elon Musk, pero estas han vuelto a recuperar tono en marzo. Entre el día 1 y 18 del mes, Tesla es la firma más vendida y aglutina una cuota de mercado entre los eléctricos del 32,2%, lo que supone unos 13,5 puntos menos que en el mismo periodo de 2024. Esa parte de la tarta que pierde Tesla la ganan principalmente Renault, que ha vendido 320 eléctricos en marzo, un 9,1% de cuota (6,9 puntos porcentuales más que hace un año) y la china BYD, que se queda con el 7,5% de la cuota de eléctricos de España (5,5 puntos más).

La marca francesa cuenta ahora con un potente producto en el ámbito eléctrico como es el Renault 5, que se suma a otros vehículos que están cosechando éxitos como el Kia EV3 o la gama que BYD ha desplegado en el país. Además, en estos dos meses sin Moves III, varias marcas han sacado campañas de descuento para tratar de maquillar la falta del programa de ayudas. Es el caso de las chinas BYD, MG y Omoda, con descuentos muy similares al Moves; la financiación al 0% TAE de todos los eléctricos de Fiat; o la inclusión del grupo Renault y Kia en el Plan CAE, un instrumento público de bonificaciones que posibilita al cliente hacerse con 800 euros de descuento para comprarse un eléctrico.

En cuanto al Moves III, fuentes gubernamentales apuntan a que siguen los trabajos para revivirlo, pero las prioridades han cambiado con la necesidad de aumentar el gasto en Defensa por la amenaza rusa. Además, la buena marcha del vehículo eléctrico este año y la concesión a los fabricantes de la prórroga de la normativa CAFE, le quita prisa al Ejecutivo para salir al rescate de un sector que sigue jurando que los pedidos de eléctricos están paralizados. Un termómetro de esto puede ser el dato de producción en España: [la fabricación de eléctricos puros cayó un 2,6% en enero](#) y un 14,1% en febrero. Si bien la mayor parte de lo fabricado en España va a parar a los mercados europeos, el dato de producción sirve para adelantar cómo se comportarán las matriculaciones de los meses siguientes, ya que un vehículo puede tardar aproximadamente unos dos meses desde que se encarga su fabricación hasta que se matricula —varía mucho entre marcas—.

Sobre la firma

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.

Más información

Archivado En