



# Descarbonizar sin desindustrializar

Un análisis de las posibilidades de cumplimiento  
del calendario de reducción de emisiones de la  
Comisión Europea comparado con otras alternativas

JULIO 2026

**Renault  
Group**

**Fundación  
España**

# 1.

### CONTEXTO

## Qué se debate en Europa sobre las emisiones del coche nuevo

La Unión Europea fijó en 2019, y revisó en 2023, el calendario para que los coches nuevos contaminen cada vez menos: un 15% menos de CO<sub>2</sub> en 2025-2029 y un 55% menos en 2030 sobre los niveles de 2021, hasta llegar a cero emisiones de tubo de escape en 2035.

Los objetivos no están en discusión. Lo que se de-

bate es cómo se mide si la industria los cumple.

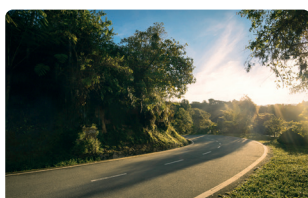
La Comisión Europea presentó en diciembre de 2025 su Automotive Package con un calendario de evaluación. ACEA, la patronal europea de fabricantes, respondió en marzo de 2026 con otro. Las dos propuestas comparten objetivo y llegan a 2034 de formas muy distintas.

### La regulación europea de CO<sub>2</sub> del coche, en breve



#### Punto de partida (2021)

115,1 gramos de CO<sub>2</sub> por kilómetro en el coche medio nuevo.



#### Objetivos

15% menos de CO<sub>2</sub> en 2025-2029, 55% menos en 2030 y cero emisiones de tubo de escape en 2035.



#### Incumplimientos

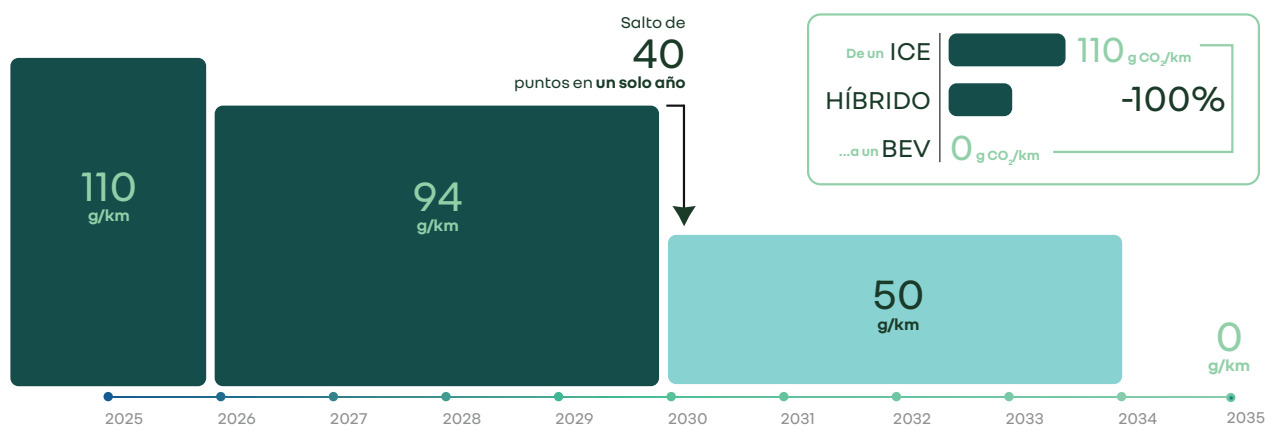
Multa de 95 euros por cada gramo de CO<sub>2</sub> por kilómetro que el fabricante supere en tubo de escape, multiplicado por cada coche matriculado.



#### Normativa

Reglamentos 2019/631, 2023/851 y 2025/1214, más el Automotive Package de diciembre de 2025.

### El régimen europeo de CO<sub>2</sub> del automóvil 2025-2034



Emisiones en tubo de escape. \* Vinculado a votos de la UE

ICE: Internal Combustion Engine (Motor de combustión interna). BEV: Battery Electric Vehicle (Vehículo eléctrico de batería)

## 2.

### EL NUDO DEL DEBATE

## Dos formas distintas de contar lo mismo

La Comisión propone evaluar el cumplimiento en periodos cortos: tres años (2025-2027), luego año a año (2028 y 2029), después otros tres años (2030-2032) y de nuevo año a año (2033 y 2034). Cada periodo se evalúa por separado y lo que un fabricante ahorra de más en un tramo no le sirve para compensar el siguiente.

ACEA propone otra cosa: **agrupar los cinco años entre 2028 y 2032 en un único periodo y evaluarlos en conjunto.**



Es la diferencia entre ganar todas las etapas o ganar el Tour. De esta forma se evalúa el buen desempeño global en lugar de medir solo un instante en un momento concreto. Los porcentajes de reducción no se tocan. Solo cambia la forma de medir si se cumplen.



### Arquitectura de las ventanas de cumplimiento bajo cada propuesta

La ventana 2028-2032 cubre la frontera del salto



#### ▲ Calendario de la Comisión

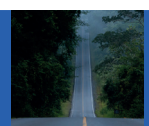


#### ▼ Calendario alternativo (ACEA y Renault Group)



Recientemente, los tres grandes fabricantes europeos (Stellantis, Volkswagen y Renault) han expresado una posición común: **70-70.\***

\*ver anexo



### 3.

Por qué la propuesta de la Comisión no es suficiente

### El muro de 2030: la regulación pide más de lo que la industria puede entregar

La propuesta de la Comisión choca con un problema bien identificado: el salto entre 2029 y 2030. En 2029, un fabricante medio puede emitir 93,6 gramos de CO<sub>2</sub> por kilómetro. En 2030, solo 49,5. Es una caída de **44 gramos en un solo año, sin escalón intermedio**.

Actualmente, si bien el mercado del EV está creciendo, no lo hace a la velocidad suficiente como para poder asumir esta realidad. Para cumplirlo, la cuota de coches eléctricos puros en las nuevas matriculaciones tendría que pasar del **17% al cierre de 2025 al 47-57% en 2030**: prácticamente triplicarse en cuatro años. Y la capacidad de las fábricas europeas de baterías en 2030 se proyecta entre 800 y 1.100 gigavatios-hora, **muy por debajo de los 1.700 anunciados** (Fraunhofer ISI). La regulación pide más coches eléctricos de los que los mercados asumen hoy en día.

De 93,6 a 49,5 gramos  
de CO<sub>2</sub> por kilómetro  
en un solo año.  
Sin escalón intermedio



### 4.

El ejercicio de estimación

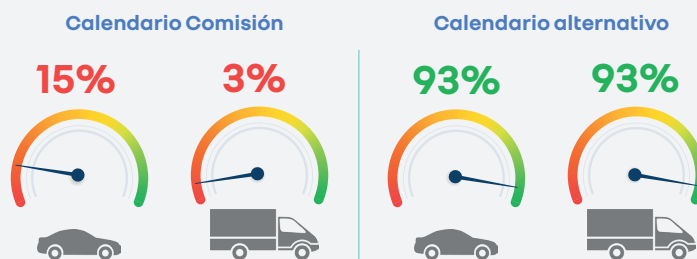
### Qué dice el modelo cuantitativo aplicado al debate

El punto de partida de este documento es un ejercicio de estimación probabilística que compara los dos calendarios en su recorrido completo (2025-2034). El ejercicio simula la evolución de la cuota de coches eléctricos,

la trayectoria de emisiones y los mecanismos de flexibilidad regulatoria de cada régimen para cuantificar dos cosas: la probabilidad de que la industria europea cumpla y el coste industrial derivado.

El calendario de la Comisión funciona en menos de una de cada cuatro simulaciones para turismos (horquilla 4-25%) y en menos del 5% para furgonetas. El calendario alternativo con la ventana 2028-2032 cumple entre el 90% y el 95% de las simulaciones en ambos segmentos. El régimen alternativo no es menos ambicioso, es más entregable.

#### Probabilidad de cumplir el régimen 2025-2034



## Descarbonizar sin desindustrializar

### Descomposición del coste industrial del calendario Comisión

(con horquillas)



En el eje del coste industrial, el calendario de la Comisión genera durante la década una factura de 20.000 a 25.000 millones de euros que se reparte entre multas por incumplimiento (10.000-15.000 millones) y compra de créditos a fabricantes competidores (9.000-10.000 millones). Entre 8.000 y 10.000 millones de esos créditos salen del balance europeo hacia fabricantes no comunitarios: capacidad de inversión perdida en la industria europea sin compra asociada de reducción adicional de emisiones. El calendario alternativo con la ventana 2028-2032 evita prácticamente la totalidad de esa factura en el escenario central del ejercicio.



Las probabilidades de cumplimiento de esta simulación se han calculado utilizando como base la tecnología de **The Forecasting Machine**, plataforma de pronóstico sintético líder en Europa.

## 5.

### Las consecuencias industriales

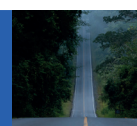
## Una regulación que no se puede cumplir no reduce emisiones: solo genera factura

Cuando una regulación es imposible de cumplir, lo que ocurre no es que las emisiones bajen, sino que la industria acaba pagando una factura sin comprar una sola tonelada extra de reducción.

Con el calendario de la Comisión, los fabricantes europeos cargarán durante la década 2025-2034 con **alrededor de 20.000 millones de euros** entre multas y pagos a fabricantes competidores que cumplen con margen.

Esa cifra equivale al **7% del valor añadido anual** de la industria europea de fabricación de vehículos de motor y se traduce en **190.000 personas de empleo directo equivalente** en la cadena auxiliar europea: en términos comparables, toda la fabricación de automóviles en España.

190.000 empleos europeos en juego en la cadena auxiliar del automóvil



# 6.

### La alternativa de ACEA y Renault Group Una ventana de cinco años: el objetivo es ganar el Tour, no sus etapas

La propuesta de ACEA y Renault Group consiste en agrupar los cinco años entre 2028 y 2032 en un único periodo de evaluación. Es la misma idea que ganar el Tour de Francia sin necesidad de vencer en cada etapa: si en 2028 y 2029 los fabricantes cumplen con margen (cuando el listón es el -15%), ese superávit **compensa el déficit de los tres años siguientes, cuando el listón salta al -55%**. El objetivo medio ponderado del periodo se sitúa en 67 gramos de CO<sub>2</sub> por kilómetro y las emisiones medias proyectadas en 64: la regulación se cumple sin tocar el objetivo de 2030, la línea base de 2021 ni la fecha de 2035. Solo cambia el plazo en el que se hace el balance.

### Tres palancas que se suman



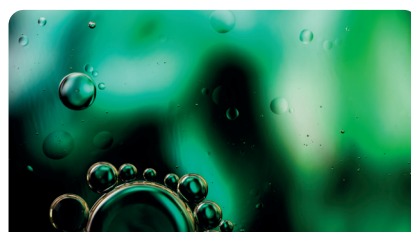
#### 01. La ventana 2028-2032

Cambia el plazo en el que se mide el cumplimiento: se aprueba el ciclo de cinco años en lugar de etapa por etapa.



#### 02. El súper-crédito Made in Europe

Premia a los coches eléctricos fabricados en plantas europeas y enlaza objetivo ambiental y producción comunitaria.



#### 03. Las vías compensatorias

Combustibles renovables y sintéticos con sus toques, más obligaciones para que las flotas corporativas electrifiquen al ritmo de la oferta europea.



### Made in Europe: el incentivo al coche europeo

#### Qué es

La UE está dando forma a un sello "fabricado en la UE" que reconozca con un multiplicador de cumplimiento a los coches eléctricos producidos en plantas europeas: un eléctrico ensamblado en Valladolid o Saarlouis cuenta más que uno importado.

#### Qué pide la industria

Una definición realista: que se compute el valor añadido completo del coche (ensamblaje, ingeniería, I+D, trabajo cualificado) y no solo el origen de cada pieza, y que el sello cubra a todos los eléctricos fabricados en la Unión, con bonificación adicional para los modelos pequeños y asequibles.

#### La batería

Posponer a 2030, en lugar de 2028, la obligación de incorporar celdas europeas, para dar tiempo a que las gigafactorías alcancen capacidad real.

# 7.

## Conclusión

### Cambiar cómo se mide, no hasta dónde se llega

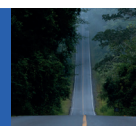
Lo que está en juego no es la ambición ambiental: los porcentajes, la línea base y la fecha de 2035 se mantienen intactos. Lo que está en juego es si la regulación europea **podrá cumplir lo que se propuso** o si producirá, en su lugar, una factura industrial sin comprar una sola tonelada extra de emisiones evitadas. La propuesta de ACEA y Renault Group no es una rebaja: **hace alcanzable el mismo objetivo**.



La industria europea  
no quiere cambiar el  
objetivo: su intención es  
ganar el Tour.



Los datos cuantitativos citados en este documento provienen del estudio sobre el impacto de la propuesta de Banking & Borrowing de la Comisión Europea elaborado por Renault Group (junio de 2026).



**Renault  
Group**  
**Fundación  
España**

Anexo:

