

# VOX

GRUPO PARLAMENTARIO

MOCIÓN CONSECUENCIA DE INTERPELACIÓN URGENTE

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

El GRUPO PARLAMENTARIO VOX (GP VOX), al amparo de lo dispuesto en el artículo 184.2 del Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente **MOCIÓN CONSECUENCIA DE INTERPELACIÓN URGENTE** sobre las medidas que va a adoptar el Gobierno para proteger a quienes no puedan adquirir un vehículo nuevo ante la prohibición de la venta de coches de combustión a partir de 2035 (Núm. de Expte.: 172/000274).

En el Palacio del Congreso de los Diputados, a 23 de febrero de 2023.

D. José María Figaredo Álvarez-Sala

Portavoz sustituto GP VOX



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

# VOX

GRUPO PARLAMENTARIO

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### PRIMERO. - IMPORTANCIA DE LA INDUSTRIA DE LA AUTOMOCIÓN.

1. La automoción es uno de los sectores más importantes para la industria española, destaca por su papel estratégico en la economía nacional y su fuerte efecto tractor (PIB nacional, empleo directo e indirecto creado y aportación en la balanza comercial)<sup>1</sup>. En este sentido, según el portal *ICEX-Invest in Spain*<sup>2</sup>, en 2021:
  - a) España ocupó la 2ª posición de Europa en la fabricación de vehículos y el 9º puesto a nivel mundial.
  - b) La industria de la automoción nacional representó el 10% del PIB y el 18% del total de las exportaciones españolas.

### SEGUNDO. - NECESIDAD DE UNA TRANSICIÓN ENERGÉTICA GRADUAL.

2. Pese a lo expuesto, la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones ("ANFAC"), mediante nota de prensa de enero de 2023, ha señalado

<sup>1</sup><https://www.mincotur.gob.es/es-es/gabineteprensa/notasprensa/2021/documents/20210710%20perte%20automocion%20definitivo%20%28003%29.pdf> [fecha de consulta: 17 de febrero de 2023]

<sup>2</sup><https://www.investinspain.org/es/sectores/automocion-movilidad> [fecha de consulta: 17 de febrero de 2023]



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

# VOX

GRUPO PARLAMENTARIO

que en 2022 se han producido 600.000 coches menos que en 2019, año previo a la recesión provocada por la pandemia de la Covid-19<sup>3</sup>.

3. En este sentido, cabe recordar que, ya antes del comienzo de la invasión rusa de Ucrania, la producción de automóviles en España se había reducido en más de un cuarto (una caída del 25,5%) en comparación con el mismo periodo prepandemia (2019)<sup>4</sup>, queda por tanto en evidencia que el conflicto provocado por la invasión rusa no es la razón principal de la caída en la producción automovilística española.
4. Esta situación vendría provocada por numerosos motivos, entre ellos las restricciones impuestas durante los inconstitucionales estados de alarma; el incremento del impuesto de matriculación<sup>5</sup>; el desabastecimiento de materias primas y semiconductores; y el aumento de los costes del transporte<sup>6</sup>.
5. No obstante, existe un problema adicional que afecta a toda la industria en general, incluida la del automóvil, en el que conviene detenerse: el elevado coste energético que asumen las empresas y los particulares. Este resulta de las medidas y decisiones adoptadas por el Gobierno, que han llevado a que España carezca de soberanía energética y que, por tanto, se vea afectada por los

<sup>3</sup><https://anfac.com/wp-content/uploads/2023/01/NP-ANFAC.-Produccion-y-exportacion-diciembre-2022.pdf> [fecha de consulta: 17 de febrero de 2023]

<sup>4</sup><https://anfac.com/actualidad/la-fabricacion-de-vehiculos-acumula-una-caida-del-152-en-los-dos-meses-de-2022/> [fecha de consulta: 17 de febrero de 2023]

<sup>5</sup> <https://www.eleconomista.es/motor/noticias/11532557/12/21/Faconauto-advierte-que-las-matriculaciones-de-vehiculos-no-se-recuperaran-hasta-2024.html> [fecha de consulta: 17 de febrero de 2023].

<sup>6</sup> <https://intereconomia.com/noticia/empresas/stellantis-psa-opel-mercedes-seat-los-fabricantes-vuelven-a-parar-la-produccion-de-automoviles-en-espana-20210903-1907/> [fecha de consulta: 17 de febrero de 2023].



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

# VOX

GRUPO PARLAMENTARIO

problemas de su entorno y, especialmente, de los países de los que depende para el suministro de energía<sup>7</sup>.

6. El Gobierno de España ha llevado a cabo un impulso desmesurado del coche eléctrico sin tener en cuenta las condiciones del mercado automovilístico y los intereses de los españoles, en lugar de llevar a cabo una incorporación gradual y progresiva de esta forma de propulsión en el transporte. En este sentido también destaca la demonización institucional de los motores de combustión, tal y como refería el presidente de Faconauto, D. Gerardo Pérez: *El ataque vivido en España contra el diésel no se ha dado en otros países de la UE*<sup>8</sup>.
7. En este orden de cosas, la necesidad de apostar por cambios graduales y no subitos hacia el vehículo eléctrico se justifica por factores como los siguientes:
  - a) **Empleo**
8. Una transición abrupta al vehículo eléctrico puede desencadenar una pérdida significativa de puestos de trabajo. El montaje de un vehículo eléctrico requiere de más especialización y de menos horas de montaje, por lo que se puede traducir en una reducción de las plantillas<sup>9</sup>.

<sup>7</sup>Entre otros, <https://www.politicaexterior.com/articulo/ruptura-argelia-marruecos/>, <https://okdiario.com/economia/enagas-vuelve-subir-8-prevision-consumo-gas-este-invierno-crece-riesgo-apagones-8397252> o [https://www.elconfidencial.com/mercados/2022-01-07/gas-importado-espana-argelia-eeuu-gasoducto-argelia-gnl\\_3354894/](https://www.elconfidencial.com/mercados/2022-01-07/gas-importado-espana-argelia-eeuu-gasoducto-argelia-gnl_3354894/) [fecha de consulta: 17 de febrero de 2023].

<sup>8</sup><https://www.eleconomista.es/ecomotor/motor/noticias/10264047/12/19/Gerardo-Perez-presidente-concesionarios-El-ataque-vivido-en-Espana-contr-el-diesel-no-se-ha-dado-en-otros-paises-de-la-UE.html> [fecha de consulta: 17 de febrero de 2023].

<sup>9</sup>[https://www.vozpopuli.com/economia\\_y\\_finanzas/coche-electrico-peligro-500-000.html](https://www.vozpopuli.com/economia_y_finanzas/coche-electrico-peligro-500-000.html) [fecha de consulta: 17 de febrero de 2023].



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

# VOX

GRUPO PARLAMENTARIO

9. Según un informe elaborado para la Asociación Europea de Proveedores de Automoción (“CLEPA”)<sup>10</sup> sobre la evaluación del impacto en la transición del vehículo eléctrico entre 2020-2040 se muestra que una transición apresurada supondría poner en riesgo, en toda Europa, medio millón de puestos de trabajo de los 1,7 millones de ocupados que tiene el sector en la actualidad; y que el 70% de estas pérdidas de puestos de trabajo ocurriría entre 2030-2035.

**b) Elevado precio de los vehículos impulsados por energías renovables**

10. La imposibilidad material de los españoles para acceder a vehículos eléctricos por sus desorbitados precios ha tenido como consecuencia directa el incremento de la compra de vehículos de ocasión y el consiguiente aumento de la antigüedad media del parque de vehículos. Así, en 2022:

- a) Se vendieron 813.396 vehículos de ocasión<sup>11</sup>.
- b) El 63,5% de los vehículos del parque automovilístico tenía más de 10 años de antigüedad<sup>12</sup>.
- c) España registró una evolución de la cuota de matriculación de turismos electrificados 10 puntos inferior a la media europea<sup>13</sup>.

<sup>10</sup><https://clepa.eu/wp-content/uploads/2021/12/Electric-Vehicle-Transition-Impact-Report-2020-2040.pdf> y <https://clepa.eu/mediaroom/greenandjust-an-effective-mobility-transition-should-be-about-emissions-reductions-and-the-social-dimension-not-a-technology-ban/> [fecha de consulta: 17 de febrero de 2023].

<sup>11</sup><https://ganvam.es/wp-content/uploads/2023/01/NP-Matriculaciones-Diciembre-2022.pdf> [fecha de consulta: 17 de febrero de 2023]

<sup>12</sup><https://anfac.com/wp-content/uploads/2023/01/ANFAC-Hoja-de-Ruta-2023-25.pdf> [fecha de consulta: 17 de febrero de 2023]

<sup>13</sup>ídem.



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

**VOX**

GRUPO PARLAMENTARIO

11. En este mismo sentido, en el siguiente cuadro de la Agencia Tributaria se recogen las matriculaciones de vehículos en 2021, apreciándose que los españoles siguen decantándose por formas de propulsión tradicionales:

**Matriculación de vehículos por tipo de combustible y valor del vehículo matriculado  
Año: 2021 , Período: Acumulado , Tramos Base Imponible: Total**

| Combustible     | Vehículos(*) |              | INFORMACIÓN ECONÓMICA                    |                                     |              |                           |           |
|-----------------|--------------|--------------|--|-------------------------------------|--------------|---------------------------|-----------|
|                 | Número       | Distribución | Emisión Media<br>CO <sub>2</sub> en g/Km | Valor Vehículos<br>(Base imponible) |              | Precio medio del Vehículo |           |
|                 |              |              |  | Importe                             | Distribución | sin IEDMT                 | con IEDMT |
| <b>Total</b>    | 898.872      | 100,0%       | 126                                      | 17.933.675.635                      | 100,0%       | 19.951                    | 20.472    |
| <b>Gasolina</b> | 577.992      | 64,3%        | 126                                      | 11.080.749.447                      | 61,8%        | 19.171                    | 19.633    |
| <b>Diesel</b>   | 282.036      | 31,4%        | 138                                      | 5.880.873.674                       | 32,8%        | 20.852                    | 21.561    |
| <b>Otros</b>    | 38.844       | 4,3%         | 41                                       | 972.052.514                         | 5,4%         | 25.025                    | 25.043    |

Fuente: Agencia Tributaria<sup>14</sup>

**c) Falta de puntos de recarga para vehículo eléctrico**

12. Según el Barómetro de la Electromovilidad correspondiente al tercer trimestre de 2022 que publica ANFAC están disponibles 16.565 puntos de recarga de acceso público, de los que el 81% son de carga lenta (potencia de hasta 22 kW, lo que implica tiempos de recarga mínimos de 3 horas). De estos puntos de recarga, 9.536 se encuentran en entornos urbanos y 7.029 en interurbanos (el 75% de los puntos de recarga interurbanos son de carga lenta)<sup>15</sup>.

<sup>14</sup>[https://sede.agenciatributaria.gob.es/AEAT/Contenidos\\_Comunes/La\\_Agencia\\_Tributaria/Estadisticas/Publicaciones/sites/matriculaciones/mes/jrubikf60a22539fcfde39ead772c0677a0116a1430f42b.html](https://sede.agenciatributaria.gob.es/AEAT/Contenidos_Comunes/La_Agencia_Tributaria/Estadisticas/Publicaciones/sites/matriculaciones/mes/jrubikf60a22539fcfde39ead772c0677a0116a1430f42b.html) [fecha de consulta: 17 de febrero de 2023].

<sup>15</sup><https://anfacs.com/wp-content/uploads/2022/11/Barometro-Electromovilidad-3T-2022.pdf> [fecha de consulta: 17 de febrero de 2023]



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

# VOX

GRUPO PARLAMENTARIO

13. Según este barómetro, *si consideramos las principales carreteras y corredores del país, según intensidad de tráfico, se puede apreciar la falta de cobertura total a nivel nacional. De este modo, si bien ha mejorado ligeramente la cobertura, se aprecian hasta 40 zonas donde hay más de 100 km sin ningún punto de recarga de acceso público, de al menos 250 kW. Al menos 4.000 km, de los casi 7.300 km representados en estos corredores, no tienen cobertura de puntos de recarga de alta potencia.*

14. De este modo se ve una dificultad en la penetración del vehículo eléctrico, ya que solo es apropiado en estos momentos para zonas urbanas, relegándolo a ser un segundo o tercer vehículo de apoyo y no de uso general. Además, es reseñable la escasa -por no decir nula- disponibilidad de puntos de recarga en el medio rural, por lo que el impulso del vehículo eléctrico como único medio colaboraría en el fenómeno de la despoblación y acrecentaría las desigualdades entre las regiones de España.

#### **d) El fracaso del PERTE-VEC**

15. Mención especial merece el fracaso de la primera convocatoria del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica del Vehículo Eléctrico (“PERTE-VEC”).

16. Como ha sido reiterado por la industria automovilística, la primera convocatoria del PERTE-VEC no ha funcionado por diversos motivos: escasas ayudas, exclusión de parte de la cadena de valor del sector automovilístico (como es el sector distribución), poca flexibilidad en la concesión de subvenciones, imposibilidad de una transición gradual hacia el vehículo eléctrico (en la que se incluyan, por ejemplo, vehículos híbridos).



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

# VOX

GRUPO PARLAMENTARIO

17. Todo eso ha supuesto que muchas entidades decidieran quedarse fuera de este proyecto lo que, a su vez, ha resultado en una ejecución inferior al 30%.
18. Lejos de admitir su responsabilidad, el 10 noviembre de 2022, en una entrevista, la ministra de Industria, Comercio y Turismo, Dña. María Reyes Maroto Illera, se limitó a culpar a la Comisión Europea del fracaso del proyecto<sup>16</sup>:

*Pusimos una gran ambición con fondos por casi 3.000 millones porque cuando se quiere hacer un cambio importante hay que poner recursos públicos. Efectivamente, tenemos ahora un sabor agridulce por el resultado global, pero nos hemos encontrado con los límites establecidos por la Comisión Europea para este marco de ayudas. Es lo que queremos ahora corregir y esperamos que en la segunda línea del PERTE los parámetros sean más flexibles. Se está hablando con la Comisión Europea. En este momento en el que tenemos que afrontar las consecuencias de la guerra, no podemos dejar de financiar inversiones.*

19. Por su parte, el máximo responsable de este proyecto, D. Raúl Blanco Díaz, Secretario General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa, fue cesado el 27 de diciembre de 2022<sup>17</sup>.

## **TERCERO. - LA PROHIBICIÓN DE LOS MOTORES DIÉSEL, GASOLINA E HÍBRIDOS EN 2035 Y SUS CONSECUENCIAS EN EL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN**

<sup>16</sup><https://www.lavanguardia.com/economia/20221110/8600799/reyes-maroto-resultado-global-perte-deja-sabor-agridulce.html> [fecha de consulta: 17 de febrero de 2023]

<sup>17</sup>[https://www.boe.es/diario\\_boe/txt.php?id=BOE-A-2022-22714](https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2022-22714) [fecha de consulta 17 de febrero de 2023]



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

# VOX

GRUPO PARLAMENTARIO

20. El 14 de julio de 2021 se presentó el paquete de medidas «Objetivo 55» (o «Fit for 55»), el cual contempla un conjunto de propuestas encaminadas a revisar y actualizar la legislación de la UE y poner en marcha nuevas iniciativas con el fin de garantizar que las políticas de la UE se ajusten a los objetivos climáticos acordados por el Consejo y el Parlamento Europeo<sup>18</sup>.
21. Si bien la propia Unión Europea se ha fijado como objetivo vinculante el alcanzar la “neutralidad climática” en 2050 (véase el Pacto Verde Europeo y la «Legislación europea sobre el clima»)<sup>19</sup>, el paquete de medidas «Objetivo 55» propone elevar su ambición en materia de clima para 2030 comprometiéndose a reducir las emisiones en al menos un 55% de aquí a 2030.
22. Dentro del conjunto de medidas contempladas en el paquete «Objetivo 55» destaca la propuesta de la Comisión Europea de revisar las normas en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de turismos y furgonetas.
23. En este sentido, cabe traer a colación la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de

<sup>18</sup><https://www.consilium.europa.eu/es/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition/> [fecha de consulta: 17 de febrero de 2023]

<sup>19</sup>Según la Comunicación de la Comisión Europea (COM/2019/640 final), el Pacto Verde Europeo es (...) una nueva estrategia de crecimiento destinada a transformar la UE en una sociedad equitativa y próspera, con una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva, en la que no habrá emisiones netas de gases de efecto invernadero en 2050 y el crecimiento económico estará disociado del uso de los recursos. Por su parte, el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de junio de 2021 por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n° 401/2009 y (UE) 2018/1999 señala en su artículo 2.1 que las emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero reguladas en el Derecho de la Unión estarán equilibradas dentro de la Unión a más tardar en 2050, por lo que en esa fecha las emisiones netas deben haberse reducido a cero y, a partir de entonces, la Unión tendrá como objetivo lograr unas emisiones negativas.



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

# VOX

GRUPO PARLAMENTARIO

los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión [COM/2021/556 final] (“Propuesta de Reglamento”), la cual fue aprobada en primera lectura por el Parlamento Europeo el día 14 de febrero de 2023<sup>20</sup>.

24. La mencionada *Propuesta de Reglamento* recoge, entre otros, una serie de modificaciones relacionadas con la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> en turismos y vehículos comerciales ligeros (art. 1)<sup>21</sup>, tal y como se presenta a continuación<sup>22</sup>:

| Marco regulatorio vigente (objetivos de reducción de emisiones de CO <sub>2</sub> ) | 2025 | 2030  |
|---|------|-------|
| Parque de turismos nuevos   | 15%  | 37,5% |
| Parque de vehículos comerciales ligeros nuevos                                      | 15%  | 31%   |

| Propuesta de Reglamento (objetivos de reducción de emisiones de CO <sub>2</sub> ) | 2025 | 2030 | 2035 |
|---|------|------|------|
| Parque de turismos nuevos   | 15%  | 55%  | 100% |

<sup>20</sup>[https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0039\\_EN.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0039_EN.html) [fecha de consulta 17 de febrero de 2023]

<sup>21</sup>[https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0234\\_ES.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0234_ES.html); y <https://somoselectricos.com/parlamento-europeo-aprueba-prohibicion-venta-coches-combustion-hibridos-2035/> [fecha de consulta: 17 de febrero de 2023] y <https://www.aecc.eu/wp-content/uploads/2020/11/AECC-Newsletter-April-2019.pdf> [fecha de consulta: 17 de febrero de 2024]

<sup>22</sup><https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0556> [fecha de consulta: 17 de febrero de 2023]



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

# VOX

GRUPO PARLAMENTARIO

|   |     |     |      |
|---|-----|-----|------|
| Parque de vehículos comerciales ligeros<br>nuevos | 15% | 50% | 100% |
|---|-----|-----|------|

25. Como se puede apreciar *supra*, la Propuesta de Reglamento acelera los objetivos de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> en relación con el año 2030 (55% y 50% frente a 37,5% y 31%) e impone el año 2035 como fecha de prohibición de la venta de los vehículos de motores diésel, gasolina e híbridos. Esto supone acelerar cinco años la referida prohibición de venta, ya que con anterioridad estaba fijada para el año 2040.
26. Esta radical decisión relativa al parque móvil ha sido criticada desde un primer momento, principalmente por alejarse de la realidad y con base en los mismos motivos recogidos en el expositivo anterior:
- La Unión Alemana de la Industria Automovilística (*Verband der Automobilindustrie e.V.*) ha mostrado su preocupación por la ausencia de una infraestructura de recarga y repostaje que sea capaz de garantizar la aceleración del proceso de incorporación de sistemas de propulsión alternativos para antes de 2040<sup>23</sup>.
  - La Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (“ACEA”) ha señalado que *cualquier regulación a largo plazo que vaya más allá de esta década es prematura en esta etapa inicial*, por lo que se reclama *una revisión*

<sup>23</sup>[https://www.vda.de/dam/jcr:a2dba006-94ec-4d6e-8ceb-b221218a6963/V4\\_Positionspapier\\_FitFor55\\_2021-05-28\\_EN.pdf?mode=view](https://www.vda.de/dam/jcr:a2dba006-94ec-4d6e-8ceb-b221218a6963/V4_Positionspapier_FitFor55_2021-05-28_EN.pdf?mode=view) [fecha de consulta: 17 de febrero de 2023].



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

# VOX

GRUPO PARLAMENTARIO

*transparente a mitad de camino para definir los objetivos posteriores a 2030*<sup>24</sup>. De hecho, desde ACEA se afirma que se necesita una inversión de 280.000 millones de euros para reforzar la infraestructura de recarga privada y pública de Europa<sup>25</sup>.

- La Asociación Española de Proveedores de Automoción calcula que, dentro del sector de componentes, quedarán directamente amenazados por esta medida 72.000 puestos de trabajo<sup>26</sup>.
- La Asociación Europea de Fabricantes de Combustible ha animado en una carta abierta a los responsables políticos a considerar la tecnología de los motores de combustión compatible con los objetivos climáticos de la Unión Europea, siempre que los combustibles fósiles se sustituyan por combustibles como los biocombustibles o los e-combustibles<sup>27</sup>.
- Destacan también las voces que señalan que los grandes beneficiados de esta decisión serán los fabricantes chinos de vehículos eléctricos, cuyas exportaciones se espera que se incrementen un 50% durante el presente año<sup>28</sup>.

<sup>24</sup><https://autoreport.es/fit-for-55-acea-critica-el-objetivo-de-cero-emisiones-para-2035-y-pide-una-revision-a-medio-camino/> [fecha de consulta: 17 de febrero de 2023].

<sup>25</sup><https://autovista24.autovistagroup.com/news/what-does-the-eu-internal-combustion-engine-ban-mean-for-the-automotive-industry/> [fecha de consulta: 17 de febrero de 2023].

<sup>26</sup><https://gaceta.es/economia/el-fin-de-los-coches-de-gasolina-y-diesel-destruira-500-000-empleos-en-europa-20220621-1146/> [fecha de consulta: 17 de febrero de 2023].

<sup>27</sup><https://www.fuelseurope.eu/publications/publications/joint-statement-of-the-eu-industry-co2-regulation-for-heavy-duty-vehicles-should-recognise-decarbonisation-potential-of-sustainable-and-renewable-fuels> [fecha de consulta: 17 de febrero de 2023].

<sup>28</sup><https://www.lavanguardia.com/vida/20230217/8763951/electricos-chinos-beneficiaran-veto-ue-gasolina-diesel-medio.html>;



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

# VOX

GRUPO PARLAMENTARIO

27. Por su parte, en una mezcla de totalitarismo tecnocrático y el peor colonialismo, el Comisario Europeo de Mercado Interior, D. Thierry Breton, se apresuró a declarar el pasado 10 de enero de 2023 que el sector de la automoción no debía preocuparse, puesto que los vehículos de combustión se seguirían fabricando en Europa para poder ser exportados a otras partes del mundo menos desarrolladas, como África<sup>29</sup>.

#### CUARTO. - CONCLUSIÓN

28. En vista de los problemas y retos a los que se enfrenta la industria española de la automoción, así como las dificultades económicas de las familias españolas para adquirir vehículos eléctricos, es imperativo replantearse las actuaciones adoptadas por el Gobierno tanto a nivel nacional como en el seno de la Unión Europea.
29. Se debe partir, además, de que España tiene el segundo parque móvil más antiguo de Europa, el cual precisa de una urgente renovación para mejorar la seguridad vial, además de para reducir las emisiones. Este cambio debe procurarse de la mano de otras energías menos contaminantes distintas de la eléctrica, como el diésel Euro VI, que al mismo tiempo son más asequibles. En

<https://www.globaltimes.cn/page/202302/1285508.shtml>;

<https://www.yicai.com/news/china-nev-exports-to-benefit-from-europe-ban-on-gasoline-powered-auto-sales> [fecha de consulta 17 de febrero de 2023].

<sup>29</sup><https://www.lavozdeasturias.es/noticia/actualidad/2023/01/10/ue-quiere-vender-fuera-coches-combustion-prohibira-comprar-2035/00031673344372648441706.htm> y

<https://www.motor.es/noticias/europa-seguir-fabricando-coches-combustion-2035-202392412.html> [fecha de consulta 17 de febrero de 2023]



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

# VOX

GRUPO PARLAMENTARIO

caso contrario, las clases medias y populares no podrán acceder a un vehículo propio.

30. Las reticencias mostradas por diferentes países europeos como Italia, Portugal, Eslovaquia, Bulgaria y Rumanía, especialmente durante el Consejo de Medio Ambiente de 28 de junio de 2022<sup>30</sup>, contrastan con la actitud del Gobierno de España, servil a los postulados de la Agenda 2030 y de sus élites promotoras.
31. En este sentido, la actual coyuntura económica obliga a proteger con especial cuidado las necesidades reales de los españoles. España necesita, pues, una política industrial eficaz y realista en materia de automoción, centrada en los intereses de los españoles.
32. Así, se hace necesario establecer cuantas medidas sean necesarias para preservar el liderazgo de nuestra Nación en este sector, a fin de garantizar la supervivencia del sector y proteger a las empresas y autónomos de toda la cadena de valor, con especial atención al empleo que generan.
33. Además de lo anterior, España debe cuestionar la decisión impuesta por la Unión Europea de fijar 2035 como el año de prohibición de motores diésel, gasolina e híbridos por cuanto esta medida, inspirada por el fanatismo climático, resulta totalmente prematura en términos de infraestructura de recarga y repostaje y costes, a la par que supone una amenaza directa a miles de puestos de trabajo y familias.

<sup>30</sup><https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10493-2022-INIT/es/pdf>  
<https://www.finanzen.net/nachricht/aktien/lemke-in-eu-sitzung-deutschland-fuer-verbrenner-aus-ab-2035-11483015>

y

14



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

# VOX

GRUPO PARLAMENTARIO

34. Del mismo modo, dado que este tipo de políticas en materia medioambiental y energética tienen una especial trascendencia por su impacto directo en los intereses nacionales y su grave perjuicio en el bienestar de los españoles, deben ser sometidas a referéndum consultivo, al amparo de lo dispuesto en el artículo 92 de la Constitución Española.
35. Solo dando voz a los españoles en las cuestiones que realmente les afectan podrá garantizarse que no sufran las consecuencias de la deriva de las instituciones europeas y del servilismo del Gobierno de España que, en ambos casos, parecen hacer de la promoción de los intereses de oligarquías y de la puesta en marcha de políticas irracionales de decrecimiento económico y de ruina, su único programa de gestión.

En virtud de cuanto se ha expuesto, el Grupo Parlamentario VOX presenta la siguiente



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

# VOX

GRUPO PARLAMENTARIO

## MOCIÓN

**<<El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a lo siguiente:**

1. Someter a referéndum consultivo, en los términos del artículo 92 de la Constitución Española, por su carácter de especial trascendencia para los españoles, el conjunto de políticas en materia medioambiental y energética dictadas a espaldas de los intereses nacionales, que incluyen las crecientes limitaciones en la utilización de vehículos de combustión en todo el territorio español.
2. Entretanto esta consulta no se produzca, utilizar todo mecanismo que esté a su alcance para paralizar cualquier iniciativa en el seno de la Unión Europea que pueda perjudicar a los españoles, a su empleo y a su prosperidad, o que no tenga en cuenta las necesidades y capacidades de nuestra Nación.
3. En concreto, promover las actuaciones necesarias en el seno de la Unión Europea para evitar la prohibición de venta de vehículos de combustión a partir de 2035 y para proteger a los españoles que por tal motivo no pudieran acceder a la compra de un vehículo nuevo.
4. Promover todas las acciones políticas y recursos económicos necesarios para el estudio y desarrollo tecnológico de fuentes de propulsión alternativas. Así como la prospección y explotación de recursos naturales en nuestro país.



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

# VOX

GRUPO PARLAMENTARIO

5. Impulsar la derogación inmediata de la *Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética*, por los evidentes perjuicios que está produciendo a los españoles>>.

C.DIP 259338 23/02/2023 17:57