

# Diálogo sobre vehículo eléctrico en Europa y España: avances y actualidad

19 de mayo de 2026

Resumen del diálogo de seguimiento del grupo de trabajo de alinnea sobre la evolución el vehículo eléctrico (minutas de la reunión)

## 1. Objetivo del diálogo

El objetivo del encuentro es crear un espacio de seguimiento de la evolución del vehículo eléctrico en España y Europa tras los trabajos desarrollados durante los dos últimos años por el grupo de trabajo de alinnea, durante los dos años anteriores. Se explicó que la finalidad de estos diálogos periódicos es analizar la situación del sector, identificar cambios relevantes en el mercado y evaluar el grado de avance de las políticas industriales y regulatorias vinculadas a la movilidad eléctrica.

Asimismo, se recordó que el análisis incorpora tanto la perspectiva española como la europea, prestando especial atención a la evolución del mercado, al cumplimiento de los objetivos de emisiones por parte de los fabricantes y al desarrollo de la cadena de valor asociada al vehículo eléctrico.

## 2. Contexto del mercado del vehículo eléctrico en España y Europa

### **Evolución reciente del mercado español**

Se destacó que una de las principales novedades del primer semestre del año ha sido la puesta en marcha del programa Auto Plus, cuyos primeros resultados apuntan a una consolidación progresiva de las ventas de vehículos electrificados, tanto eléctricos puros como híbridos enchufables.

No obstante, se señaló que todavía es pronto para determinar hasta qué punto los nuevos incentivos serán suficientes para sostener esta tendencia a medio plazo. En cualquier caso, se apuntó que los objetivos perseguidos por la política pública —favorecer la compra de vehículos eléctricos, asequibles y fabricados en Europa (EEE, por sus siglas en inglés)— comienzan a reflejarse en la evolución reciente del mercado. De hecho, España registra un crecimiento de mercado, con una cuota de coches eléctricos de batería del 9% en enero-abril de 2026 (+2 puntos porcentuales con respecto al mismo periodo del año pasado). Las matriculaciones de VEB alcanzaron las 37.914 unidades, un incremento del 41% interanual.

### **Nuevas inversiones industriales y papel de los fabricantes chinos**

Uno de los aspectos más destacados de la conversación fue la creciente presencia de fabricantes chinos en la industria automovilística europea y española. Se señaló que durante los últimos meses se han consolidado acuerdos para la fabricación de nuevos modelos eléctricos en España mediante alianzas entre fabricantes europeos y empresas chinas, así como negociaciones para la posible implantación de nuevas inversiones industriales.

En este contexto, se destacó que España está atrayendo inversiones vinculadas a la fabricación de vehículos eléctricos debido a varios factores:

- La existencia de una sólida base industrial automovilística.
- La orientación del mercado español hacia vehículos de menor precio.
- Los incentivos públicos vinculados a la producción y compra de vehículos fabricados en Europa.

Asimismo, se apuntó que este fenómeno no es exclusivo de España, sino que también se está produciendo en otros países europeos como Hungría, Polonia o Rumanía, donde fabricantes chinos están desarrollando proyectos industriales tanto en automoción como en producción de baterías.

### **Transformación del modelo industrial del automóvil**

La conversación puso de relieve que la llegada de nuevos fabricantes está modificando el modelo tradicional de producción automovilística en Europa. Se señaló que las nuevas plantas asociadas al vehículo eléctrico presentan esquemas productivos diferentes a los de la industria convencional, con una mayor integración de componentes previamente fabricados fuera de Europa y procesos centrados principalmente en el ensamblaje final.

En este sentido, se apuntó que la creciente implantación de fabricantes chinos puede contribuir a incrementar la capacidad productiva europea y favorecer la electrificación del parque automovilístico, aunque también plantea interrogantes sobre el grado de desarrollo local de la cadena de suministro y sobre la generación de valor añadido industrial dentro de Europa.

## **3. Situación de la industria automovilística europea y atracción de inversión internacional**

### **Transformación industrial asociada al vehículo eléctrico**

Se destacó que el vehículo eléctrico supone una simplificación significativa de los procesos productivos respecto al vehículo de combustión, al incorporar un número considerablemente menor de componentes. En este contexto, se señaló que la batería se ha convertido en el elemento central de la cadena de valor, al representar aproximadamente el 40% del coste total del vehículo.

Por ello, se subrayó que el desarrollo de capacidades vinculadas a la fabricación, ensamblaje y suministro de baterías constituye uno de los principales factores de competitividad de la industria automovilística actual.

### **Estrategias industriales: Europa frente a China**

Se planteó una comparación entre la evolución de la industria europea y la china en materia de movilidad eléctrica. Se señaló que uno de los factores que explica la posición de ventaja alcanzada por China ha sido la existencia de una estrategia más coordinada entre empresas y administración pública, favoreciendo el desarrollo conjunto de capacidades tecnológicas e industriales.

Por el contrario, se apuntó que los fabricantes europeos han seguido estrategias diferenciadas y, en algunos casos, divergentes, dificultando la construcción de una visión común sobre la transición hacia el vehículo eléctrico. Asimismo, se destacó que la complejidad institucional de la Unión Europea y la necesidad de coordinar intereses entre múltiples Estados miembros han condicionado la velocidad de reacción frente a la competencia internacional.

### **Atracción de inversión extranjera y posicionamiento de España**

Se destacó que España ha aprovechado este contexto para posicionarse como uno de los principales destinos europeos de inversión vinculada al vehículo eléctrico. En particular, se señaló la creciente llegada de fabricantes e inversores internacionales, especialmente procedentes de China, atraídos por la capacidad industrial existente y por el papel estratégico del país dentro de la cadena de valor europea. Este proceso no se limita únicamente a empresas chinas, mencionándose también movimientos de inversión procedentes de otros países, como India, a través de operaciones recientes en el sector del vehículo industrial.

### **Competencia internacional y nuevas dinámicas industriales**

Se señaló que la llegada de nuevos fabricantes internacionales está comenzando a materializarse en proyectos industriales concretos y en movimientos empresariales que ya estaban siendo anticipados en debates previos del grupo de trabajo.

Por otro lado, se mencionó el caso de Marruecos como potencial competidor industrial en el futuro, aunque se consideró que, en el corto plazo, todavía existen diferencias significativas en capacidades tecnológicas, ecosistema industrial y disponibilidad de personal cualificado respecto a España y otros países europeos.

Finalmente, se destacó que el sector automovilístico europeo se encuentra inmerso en una fase de profunda transformación industrial, en la que las nuevas inversiones y alianzas internacionales están comenzando a redefinir el mapa productivo de la movilidad eléctrica en Europa.

## **4. Impacto de los aranceles estadounidenses y ajuste de la industria automovilística europea**

### **Aranceles y efectos diferenciados en Europa**

Se explicó que los aranceles estadounidenses afectan principalmente a marcas alemanas de gama alta, como Porsche, Mercedes, BMW y algunos modelos de Audi. A esto se le suma que Alemania afronta un problema específico por sus elevados costes energéticos y por la menor demanda de sus modelos de alto valor añadido. Por otro lado, el impacto sobre Renault, Stellantis y otros fabricantes presentes en España sería menor. No obstante, se advirtió que, aunque el efecto directo sobre el mercado español sea limitado, los resultados de las grandes multinacionales europeas sí pueden trasladarse al resto de la cadena industrial.

### **Reordenación industrial, empleo y papel de España**

Se apuntó que el Plan Auto 2030 y las condiciones impulsadas desde la Administración española buscan reforzar el uso de proveedores locales y evitar que las nuevas plantas se limiten al ensamblaje, integrando parte del proceso productivo en el país.

Además, se subrayó que la industria de componentes en España constituye un tejido muy relevante, con más de mil empresas, y que parte de esta base industrial podría reorientarse también hacia otros sectores, como defensa. Asimismo, se recordó que el ensamblaje puede ser una vía de reconversión industrial, pero que la estabilidad de las plantas depende de mantener parte del proceso productivo dentro de la misma factoría y de asegurar una demanda suficiente del vehículo.

## **5. Revisión de los objetivos de CO<sub>2</sub> y tensiones en la estrategia europea de electrificación**

Los asistentes abordaron el debate abierto en la Unión Europea sobre la posible flexibilización de los objetivos de emisiones de CO<sub>2</sub> para el sector de automoción y sus implicaciones sobre la transición hacia el vehículo eléctrico.

### **Situación de los fabricantes europeos, empleo y posición de Alemania**

Se señaló que el principal origen de la presión para flexibilizar los objetivos de emisiones proviene de la industria automovilística alemana, especialmente de los fabricantes de

vehículos de gama alta, que están encontrando dificultades para adaptarse al ritmo de electrificación previsto inicialmente.

En este contexto, se destacó que la industria alemana considera necesario disponer de más tiempo para completar la transición tecnológica, argumentando que los actuales plazos regulatorios generan tensiones sobre su competitividad y capacidad de adaptación industrial.

Asimismo, se apuntó que esta posición cuenta con el respaldo de una parte significativa de los actores económicos y sociales alemanes, incluidos algunos representantes sindicales, que priorizan la protección del empleo industrial ante los riesgos asociados a una transformación acelerada del sector.

En esta línea, países del norte de Europa, especialmente Suecia, están comenzando a modificar sus planteamientos debido al impacto de los procesos de reestructuración y pérdida de empleo en la industria automovilística. Se destacó que las diferencias entre Estados miembros reflejan también distintas posiciones industriales y políticas respecto al ritmo de la transición, con países como Noruega, Suecia o Suiza registrando elevadas cuotas de ventas de vehículos eléctricos, mientras que otros mercados muestran una evolución más gradual.

Por otro lado, se destacó que los sindicatos españoles y franceses mantienen por el momento una posición favorable a preservar los objetivos de transición actualmente vigentes, aunque esta postura está siendo cada vez más difícil de sostener ante el deterioro de la situación industrial en algunos países.

#### **Diferencias entre Estados miembros**

Se puso de relieve la existencia de posiciones divergentes entre los distintos Estados miembros respecto a la revisión de los objetivos de emisiones.

En particular, se señaló que España mantiene una posición más favorable a preservar los plazos actuales de electrificación, al considerar que estos objetivos constituyen un elemento clave para seguir atrayendo inversiones industriales vinculadas al vehículo eléctrico y a la fabricación de baterías.

Asimismo, se apuntó que la posición francesa continúa en el camino de la electrificación, pero su éxito dependerá en gran medida de la estrategia que finalmente adopten sus principales fabricantes nacionales.

#### **Estado de la negociación europea**

Se aclaró que el debate sobre la flexibilización de los objetivos de CO<sub>2</sub> continúa abierto dentro de las instituciones europeas y que las distintas propuestas actualmente en discusión forman parte de un proceso de negociación todavía no cerrado.

En este sentido, se destacó que la Comisión Europea ya ha planteado determinadas medidas de flexibilidad, aunque algunos fabricantes consideran que estas resultan insuficientes y continúan presionando para ampliar los márgenes regulatorios disponibles.

Finalmente, se señaló que la evolución de esta negociación será uno de los elementos más relevantes para determinar el ritmo de electrificación del parque automovilístico europeo

durante los próximos años y para orientar las futuras decisiones de inversión industrial en el sector.

#### **Diferencias entre segmentos del transporte**

Se puso de relieve que las mayores dificultades para avanzar en la electrificación se concentran actualmente en el transporte pesado y los vehículos industriales, donde las cuotas de penetración del vehículo eléctrico continúan muy por debajo de los objetivos previstos.

En este sentido, se destacó que parte de las nuevas iniciativas europeas están prestando una atención creciente a las flotas profesionales y al transporte pesado, al considerarse uno de los ámbitos con mayores retos para la descarbonización.

Por el contrario, se señaló que el vehículo ligero se encuentra más próximo a los objetivos de reducción de emisiones establecidos por la normativa europea.

#### **Revisión de las estrategias empresariales**

Se destacó que varios de los principales fabricantes europeos han comenzado a redefinir las estrategias que habían diseñado al inicio de la transición hacia el vehículo eléctrico.

En particular, se señaló que tanto Renault como Stellantis han revisado los planteamientos industriales que impulsaron durante los primeros años de electrificación, adaptándolos a las nuevas condiciones del mercado.

Asimismo, se apuntó que Volkswagen está avanzando hacia una mayor centralización de la toma de decisiones dentro del grupo, reduciendo la autonomía estratégica de algunas de sus marcas y reorganizando su estructura industrial.

#### **Incertidumbre sobre la evolución del sector**

Finalmente, se subrayó que el conjunto de estos cambios está generando un escenario de elevada incertidumbre para la industria europea de automoción.

Se destacó que la evolución del debate regulatorio, la situación del empleo industrial y la redefinición de las estrategias empresariales podrían modificar significativamente la trayectoria prevista para la electrificación del transporte en Europa durante los próximos años.

#### **Medidas alternativas de reducción de emisiones**

Se señaló que, en paralelo al debate sobre la flexibilización de los objetivos de emisiones, están apareciendo nuevas propuestas para reducir el impacto regulatorio sobre los fabricantes sin modificar formalmente las metas de reducción de CO<sub>2</sub>. Entre ellas, se mencionó la posibilidad de contabilizar combustibles alternativos, como biocombustibles o e-fuels, dentro de los cálculos de emisiones de los fabricantes.

En este contexto, se apuntó que estas fórmulas permitirían reducir parcialmente las obligaciones regulatorias y el volumen potencial de sanciones para determinados fabricantes, especialmente aquellos más expuestos por su producción de vehículos de gran tamaño y elevado consumo.

Se destacó que el debate actual trasciende la cuestión técnica de las emisiones y refleja una tensión más profunda entre distintos modelos industriales. Por un lado, sectores vinculados a la automoción tradicional defienden mecanismos que permitan una transición más gradual; por otro, países y actores que apuestan por la electrificación consideran necesario mantener señales regulatorias claras para acelerar la transformación del sector y atraer nuevas inversiones.

Se subrayó también que este debate está estrechamente relacionado con la revisión de los instrumentos europeos de apoyo industrial y de las condiciones para la concesión de ayudas públicas a nuevas inversiones. En este sentido, se apuntó que los cambios regulatorios podrían beneficiar especialmente a nuevos fabricantes internacionales que están implantando capacidades productivas en Europa.

Finalmente, se destacó que el escenario actual refleja una creciente tensión entre la protección de la industria automovilística tradicional y la necesidad de acelerar la transición hacia nuevos modelos productivos vinculados al vehículo eléctrico. Esta discusión se sitúa en el centro del debate europeo sobre competitividad industrial, descarbonización y atracción de inversiones.

## 6. Descarbonización del transporte y competitividad de la industria europea

### **Descarbonización del transporte, híbridos enchufables y transporte pesado**

Se señaló que los híbridos enchufables suponen una oportunidad perdida para la electrificación del transporte, al prolongar el uso de combustibles fósiles bajo una apariencia de transición tecnológica. Se advirtió que, en ausencia de recarga efectiva, su contabilidad de emisiones resulta poco realista y puede acabar financiándose con recursos públicos destinados a la descarbonización. Se señaló que diversos fabricantes defienden esta tecnología como una solución intermedia que permitiría mantener los objetivos de electrificación al tiempo que facilita una transición más gradual para consumidores e industria.

En esta línea, se criticó también el recurso a biocombustibles y e-fuels como fórmulas que pueden retrasar la transición efectiva hacia el vehículo eléctrico, al introducir soluciones que alivian temporalmente el cumplimiento regulatorio sin resolver de fondo la transformación industrial.

Se puso de relieve que el principal problema de la descarbonización europea no está en el vehículo particular, sino en el transporte pesado y de mercancías. Se destacó que ahí reside el gran reto pendiente, tanto por la falta de tecnología y recursos como por la ausencia de una estrategia suficientemente definida.

Se apuntó que el despliegue del transporte pesado eléctrico se está viendo limitado, sobre todo, por la falta de puntos de recarga y por las dificultades de acceso a la red. Aunque la tecnología existe en parte, el cuello de botella real está en la infraestructura y en los plazos de conexión a la red eléctrica. No obstante, se señaló que existen avances en determinados segmentos como flotas urbanas de autobuses, distribución logística o servicios VTC, que ya están avanzando hacia la electrificación por razones económicas y operativas.

En el caso de España, se subrayó que la electrificación de flotas avanza más lentamente por razones administrativas y por la falta de recursos tras la finalización de instrumentos como el PRTR. También se indicó que la estrategia institucional sigue orientada en parte al transporte ferroviario de mercancías, sin que ello se haya traducido todavía en avances suficientes en la recarga de camiones.

Finalmente, se destacó que la transición del vehículo particular hacia el eléctrico parece avanzar por pura lógica económica, mientras que el reto estructural sigue estando en la electrificación del transporte pesado y en la definición de una estrategia industrial y logística realmente operativa.

#### **Evolución del mercado, electrificación y reconfiguración industrial europea**

Se destacó que, pese al debate existente sobre la ralentización de la transición, los datos de mercado muestran una evolución positiva de la electrificación en Europa. Se señaló que la mayoría de los grandes fabricantes están incrementando sus ventas de vehículos electrificados y reduciendo sus emisiones medias de CO<sub>2</sub>, cumpliendo en términos generales los objetivos regulatorios actualmente vigentes.

No obstante, se apuntó que una parte significativa de esta reducción de emisiones está siendo impulsada por la expansión de los vehículos híbridos e híbridos enchufables, y no exclusivamente por el crecimiento de los vehículos 100 % eléctricos. En este contexto, se abrió un debate sobre hasta qué punto esta evolución contribuye realmente a acelerar la descarbonización del transporte o simplemente retrasa transformaciones más profundas del sector.

En relación con la demanda, se señaló que España continúa mostrando una menor aceptación social del vehículo eléctrico respecto a otros mercados europeos. Se apuntó que factores como la percepción de falta de infraestructura, la difusión de información errónea o determinadas barreras culturales siguen condicionando la decisión de compra de los consumidores.

#### **Industria europea, inversión internacional y competitividad**

Los asistentes debatieron sobre la necesidad de adaptar el concepto tradicional de “industria europea” a un contexto en el que un número creciente de inversiones industriales procede de fabricantes internacionales, especialmente chinos. Se destacó que muchas de estas empresas están implantando capacidad productiva en Europa y generan empleo industrial local, lo que obliga a replantear parcialmente los marcos tradicionales de política industrial. Esto está generando tensiones con parte de la industria automovilística tradicional europea, especialmente en un contexto donde algunos grandes fabricantes afrontan dificultades de competitividad, pérdida de mercados exteriores y procesos de reestructuración industrial.

En este sentido, se señaló que el principal objetivo debería centrarse en preservar y ampliar el empleo industrial, consolidar cadenas de suministro locales y desarrollar capacidades productivas dentro de Europa, independientemente del origen del capital inversor.

Se apuntó también que la competitividad industrial europea depende cada vez más de factores estructurales como los costes energéticos. En este sentido, se destacó que España podría reforzar su posición relativa gracias al desarrollo de energías renovables y a una menor dependencia energética respecto a otros países europeos, especialmente Alemania.

Finalmente, se subrayó que el principal reto para Europa consiste en combinar la atracción de nuevas inversiones con la preservación del tejido industrial existente, evitando que la transición energética derive en una pérdida de capacidades productivas y de empleo industrial. En este contexto, se defendió la necesidad de mantener una estrategia industrial activa que permita aprovechar las oportunidades asociadas a la electrificación y a la reconfiguración global del sector de la automoción.

#### **Formación, talento y adaptación de capacidades**

Se destacó que varias de las recomendaciones formuladas en sesiones anteriores siguen plenamente vigentes, especialmente las relacionadas con la formación y el desarrollo de talento especializado para la movilidad eléctrica y la industria asociada.

En este sentido, se señaló la necesidad de reforzar la formación profesional específica vinculada a nuevas actividades industriales, desarrollar certificados de profesionalidad adaptados a las nuevas demandas del sector y facilitar el reconocimiento de competencias y cualificaciones procedentes de otros países.

Asimismo, se subrayó la importancia de incorporar nuevos perfiles al sector, incluyendo mujeres, personas migrantes y trabajadores procedentes de otras actividades industriales, con el objetivo de ampliar la base de talento disponible para la transición tecnológica.

Se destacó también que algunas grandes empresas ya están desarrollando programas propios de formación, aunque persiste la necesidad de articular estrategias más amplias y coordinadas entre administraciones, sistema educativo e industria.

Los asistentes señalaron que el desarrollo de capacidades vinculadas a baterías, movilidad eléctrica y nuevas tecnologías industriales se está convirtiendo en uno de los principales factores limitantes para el crecimiento del sector.

#### **Buenas prácticas territoriales y formación industrial**

Se puso de relieve el interés de analizar experiencias concretas de desarrollo de capacidades industriales asociadas a nuevas inversiones. En particular, se destacó el caso de Sagunto en Valencia, donde la existencia previa de programas de formación y capacidades industriales vinculadas al sector de automoción ha facilitado la implantación de nuevos proyectos relacionados con baterías.

Asimismo, se apuntó que otras regiones están enfrentando mayores dificultades para disponer de personal cualificado suficiente, lo que está obligando a recurrir a trabajadores y técnicos procedentes del extranjero durante las fases iniciales de implantación industrial.

En este contexto, se señaló la conveniencia de estudiar y difundir buenas prácticas que permitan anticipar necesidades formativas y acompañar mejor el desarrollo de nuevas capacidades industriales.

## **6. Evolución de las recomendaciones y cambios en el contexto industrial**

Los asistentes coincidieron en que una parte importante de las recomendaciones formuladas en años anteriores continúa siendo válida, aunque el contexto industrial está evolucionando rápidamente.

En particular, se destacó que la creciente presencia de nuevos fabricantes internacionales, los cambios regulatorios europeos y la reconfiguración de las estrategias de los grandes grupos automovilísticos están modificando algunos de los supuestos sobre los que se formularon inicialmente dichas recomendaciones.

En este sentido, se señaló la necesidad de revisar periódicamente las prioridades del grupo de trabajo para adaptarlas a un entorno industrial, tecnológico y regulatorio en continua transformación.

Nº	Recomendación	Estado	Comentarios de la sesión. Relación con Grupos de trabajo de alinnea
1	Impulso de la estrategia de soberanía en materias primas	Parcial	Se sigue trabajando en el grupo de baterías y minerales críticos desde alinnea. Avance lento. Sesión específica prevista 15 de junio.
2	Elaboración de un cronograma estratégico integral	No avanzado	España continúa enfrentando dificultades en anticipación y coordinación institucional que defina la estrategia industrial del sector
3	Impulso de la competitividad y armonización fiscal para una industria automotriz sostenible	Parcial	El plan Auto30 avanzó algunas medidas de reducción fiscal para el sector en España. Sin embargo, las medidas no son suficientes para asegurar la competitividad del sector, en el contexto actual de cambio de mercado internacional.
4	Estrategia de estandarización de baterías	Parcial	En la actualidad se trabaja en este tema en el grupo de baterías y minerales críticos de alinnea. Este tema se ha tratado en la primera sesión.

5	Bidireccionalidad en la red (V2G)	Parcial	No se han percibido avances en este tema. Se trabaja (parcialmente) en el grupo de trabajo de almacenamiento de energía de alinnea.
6	Programa nacional de talento en movilidad eléctrica	Parcial	CCOO está elaborando una propuesta interna que incluye: FP específica, integración de mujeres y migrantes, certificados de profesionalidad, y reconocimiento de certificaciones extranjeras. Aún no se ha trasladado al Ministerio de Trabajo ni Educación.
7	Plan Nacional de Infraestructura de recarga e interoperabilidad	Parcial	Se está trabajando, pero la recarga rápida sigue siendo un problema con altos tiempos de espera y gaps en el mapa de puntos de recarga en España.
8	Plan Nacional de Transición Justa	En avance	El Instituto para la Transición Justa está revisando su estrategia. Ha habido espacios de participación (segunda ronda en curso).