



Los fondos de la UE para el vehículo eléctrico ayudan a comprar 7.000 coches en Euskadi

El Moves III llega a 63 millones en el País Vasco y encara el último mes con parón de ventas y el sector pidiendo más subvenciones

LUCAS IRIGOYEN



BILBAO. El 31 de julio expira el programa Moves III, la línea por la que se han canalizado las ayudas para comprar un coche eléctrico financiadas con los fondos europeos desde 2021. Unas subvenciones tanto para adquirir un vehículo enchufable, como para las obras del punto de recarga que han gestionado las comunidades autónomas. La asignación de fondos en España ha ascendido a 1.068 millones, de los que 63 han recalado en Euskadi. Precisamente esta semana el Gobierno vasco ha aprobado la última ampliación de 14,2 millones para resolver peticiones pendientes y atender las solicitudes del último arreón. Con esta medida, el Ente Vasco de la Energía (EVE) habrá movilizado en dos años ese total de 63 millones de euros que ha servido para ayudar a la compra de 7.000 coches eléctricos y para las obras de unos 5.000 puntos de recarga.

Ese va a ser el saldo del programa que se ha convertido en una de las vías fijadas para lograr el objetivo del viaje a 2035, fecha marcada por Europa para abandonar el motor de combustión. A 10 de junio, tal y como confirman a EL CORREO fuentes

del EVE, se han resuelto 9.859 solicitudes de ayudas. De esa cantidad, 5.152 han sido para acceder a la subvención de hasta 7.000 euros que se ofrece para la compra de un coche eléctrico. Y otras 4.707 para financiar el coste de la instalación de un punto de recarga en el garaje. Esos dos bloques de solicitudes han supuesto ya el desembolso de 42,6 millones.

Actualmente, explican desde el Gobierno, quedan por resolver 1.992 solicitudes –tanto para la compra de vehículo, como para

el punto de carga–, que junto a las que puedan acumularse en el próximo mes y medio, permiten estimar ese impacto final.

Es un salto en la electrificación del parque automovilístico vasco más cualitativo que cuantitativo, al menos así lo demuestran los últimos datos de matriculaciones. Hasta mayo de este año se han incorporado 10.230 nuevos coches a las carreteras de Euskadi, pero solo el 12% –1.300– eran enchufables. La mayoría, un 43%, eran vehículos de gasolina o diésel, seguidos muy

de cerca por los híbridos, un 41%. Es decir, con motor de combustión y batería.

Con esos 63 millones, Euskadi se ha convertido en la segunda autonomía que más fondos ha recibido para estas ayudas por habitante (30,2 euros). Solo le ha

La comunidad autónoma es la segunda en dinero recibido por habitante para estas ayudas, solo por detrás de Navarra



Las ayudas europeas han financiado también la instalación de hasta 5.000 puntos de recarga. E.C.

superado Navarra gracias a un total de 30,3 millones que suponen 44,7 euros por cada ciudadano. La comunidad foral navarra ha sido en la que más implementación ha tenido el programa Moves III. Lo que sí ha liderado el País Vasco es la agilidad en la ejecución, ya que ha abonado ya a los solicitantes el 64% de los fondos recibidos.

Aun así, la falta de continuidad a las ayudas del programa Moves III y la ausencia de otras líneas de subvención han enfriado el sector, que ve cómo la incertidumbre reduce la demanda de coches eléctricos.

Sin ayudas fiscales

En Euskadi, a diferencia del resto de España que tiene una desgravación de hasta el 15% por la compra de un eléctrico, no se han habilitado deducciones fiscales en el IRPF. El sector señala la necesidad de dar una respuesta clara «que otorgue seguridad al comprador». En esa línea se ha manifestado la patronal de los fabricantes, **Anfac**, que recuerda también que el elevado coste de los vehículos de baterías «requiere de incentivos».

Los concesionarios miran preocupados el impacto que tuvo en Alemania el final forzado de las ayudas el pasado mes diciembre a raíz de una sentencia judicial. El país germano ha visto cómo solamente en el primer trimestre las ventas de eléctricos puros cayó casi un 15%. Por ese motivo la asociación de vendedores de vehículos **Faconauto** pide con urgencia un movimiento que contribuya a clarificar el escenario.

La otra cuestión que siembra dudas en la decisión de compra de un coche eléctrico es la actual red de recarga pública. A pesar de los esfuerzos para ampliarla, las imágenes de colas de espera para cargar los vehículos, como las de Semana Santa en estaciones de servicio, tampoco ayudan.

Bruselas impondrá aranceles de hasta el 38% a los automóviles eléctricos chinos

Considera «injustos» los subsidios de Pekín y plantea esta medida que entrará en vigor el 5 de julio si China no toma cartas en el asunto

OLATZ HERNÁNDEZ
Corresponsal

BRUSELAS. La Comisión Europea concluyó ayer –como parte de su investigación sobre los vehículos eléctricos chinos– que éstos fabricantes reciben «subsidios injustos» que causan «un daño económico» a los productores europeos. Como medida provisional

para afrontar esta situación, Bruselas propone imponer aranceles a los vehículos eléctricos importados de aquel país. Unas tasas que podrían llegar hasta el 38,1%.

El Ejecutivo europeo se puso en contacto con autoridades y fabricantes chinos y examinó las consecuencias y el impacto de las medidas que quiere aplicar. En su comunicado, Bruselas subraya que impondrá aranceles específicos a tres productores: al fabricante BYD se le impondrán unos aranceles del 17,4%; a Geely, de un 20% y a la marca SAIC, de un 38,1%. «Otros productores de vehículos eléctricos chinos que cooperen con la investigación es-

tarán sujetos a unos aranceles medios del 21%», apunta la Comisión. Aquellos que no cooperen, en cambio, podrían enfrentarse a aranceles de hasta el 38,1%.

El objetivo de estas medidas es «eliminar la sustancial e injusta ventaja competitiva» de los productores de vehículos eléctricos del gigante asiático debido a los enormes subsidios que reciben

La Comisión Europea busca «eliminar la sustancial e injusta ventaja competitiva» de los fabricantes chinos

de Pekín. Los aranceles europeos, por tanto, estarían centrados en crear igualdad de condiciones para ambas industrias. «El objetivo no es cerrar el mercado europeo a estas importaciones», señala la Comisión, que espera que Pekín tome medidas antes de aplicar estos aranceles.

Críticas en Alemania

Las medidas provisionales se presentarán ahora a los Estados miembros y las compañías afectadas tendrán la posibilidad de comentar «solo sobre la exactitud de los cálculos». El 4 de julio, la Comisión publicará en el diario oficial la regulación, explicando en detalle estos aranceles, que entrarán en vigor al día siguiente.

Desde la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA) tomaron nota ayer de la decisión del Ejecutivo europeo y apuntaron que «el comercio libre

y justo es esencial para una industria automovilística europea globalmente competitiva». Destacaron, igualmente, que la competencia sana «impulsa la innovación y las opciones para los consumidores».

En Alemania, el mayor productor europeo de automóviles, las medidas propuestas por la Comisión crearon controversia. El vicecanciller, Robert Habeck, respaldó establecer una negociación con China, mientras que varios ministros del Gobierno federal criticaron que esta decisión podría desencadenar una guerra comercial con el gigante asiático. Lo mismo hizo la asociación alemana de la industria de la automoción, que calificó los aranceles como un «obstáculo» a la cooperación mundial y expresaron su temor a que estas medidas aumenten el riesgo de conflictos comerciales con China.