FACONAUTO

PROPUESTAS ELECTORALES 2026

Propuestas de FACONAUTO a los partidos políticos ante las elecciones generales de 2026



OCTUBRE DE 2026

WWW.FACONAUTO.COM

CONTENIDO

Índice

	Legislatura para renovar el parque	3
01	Apoyo decidido al sector de la automoción	4
02	Renovación del parque	5
03	Marco normativo fiscal	6
04	Un plan para el vehículo pesado	7
05	Infraestructura de recarga operativa	8
06	Políticas municipales homogéneas para la movilidad	9
07	Empleo cualificado y talento	10

PRESENTACIÓN

Legislatura para renovar el parque

FACONAUTO representa a los concesionarios oficiales de turismos y de vehículos industriales de todas las marcas que se comercializan en España. Su red reúne 5.600 concesionarios, puntos de venta y posventa, da empleo directo a 166.300 personas y factura 53.662 millones de euros al año, un volumen de negocio equivalente al 3,2% del producto interior bruto. Son, en su gran mayoría, pymes arraigadas en su territorio, también en comarcas donde escasea otra actividad empresarial, y el empleo que generan es estable y altamente cualificado.

La legislatura que saldrá de las elecciones del 29 de noviembre coincidirá con los años decisivos de la transición del automóvil, en un contexto muy distinto al de hace apenas un lustro. Las tensiones energéticas y geopolíticas han evidenciado la dependencia exterior de nuestra movilidad, la competencia entre bloques y la llegada de nuevos fabricantes están reordenando el mercado, y Europa revisa unos objetivos de emisiones que marcarán el ritmo del sector. A ello se suma **un parque con una edad media de 14,6 años que seguirá envejeciendo si no se actúa**.

Las propuestas de FACONAUTO persiguen tres objetivos. El primero es **acelerar la renovación del parque**, porque un parque envejecido es una debilidad estructural para el país: sus vehículos son los que más emiten, los que se ven implicados en más accidentes y los que más energía consumen, lo que encarece la movilidad de los hogares y agrava nuestra dependencia energética. El segundo es **avanzar en la descarbonización con todas las tecnologías** que reducen emisiones. Y el tercero, **impedir que se abra una brecha tecnológica** entre conductores.

Los vehículos nuevos incorporan electrificación, conectividad y sistemas de asistencia a la conducción que preparan la llegada del coche autónomo. Si solo acceden a ellos quienes ya pueden cambiar de coche, los hogares con menos renta, los autónomos y los vecinos de los municipios pequeños seguirán conduciendo vehículos más contaminantes, más caros de mantener y menos seguros, y la distancia que los separa del resto crecerá con cada generación tecnológica.

Por eso, **las propuestas se han concebido desde quien compra y utiliza un vehículo**: para que pueda planificar el cambio con tranquilidad, con más apoyo allí donde más se necesita y con reglas estables.

Los concesionarios saben hasta qué punto una ayuda agotada o una norma que cambia sin aviso aplazan una compra ya decidida. Desde esa experiencia, FACONAUTO traslada estas propuestas a todas las formaciones que concurren a las elecciones y se ofrece a acompañarlas durante la legislatura para evaluar si las medidas adoptadas cumplen su objetivo.

EJE 01

Apoyo decidido al sector de la automoción

La automoción es un sector estratégico cuya cadena de valor no termina en la fábrica: continúa en la distribución, que es donde las decisiones públicas llegan al ciudadano.

Ese carácter estratégico exige una política de Estado estable, con un ministerio de cabecera con las competencias suficientes para ejecutar políticas que se decidan, plazos previsibles y respeto a la neutralidad tecnológica, y exige defender en Europa unos objetivos acompasados al ritmo real de adopción por parte de la industria y de los ciudadanos, así como un marco que no deje atrás a los países de menor renta.

MEDIDAS

1.1 **Una gobernanza que garantice la eficacia del marco regulatorio y operativo para el sector**, de forma que se reduzcan al máximo y en un único ministerio el análisis, puesta en marcha y seguimiento de todos los planes de acción y de impulso contemplados para un sector estratégico a nivel industrial, económico y laboral.

1.2 **Crear una mesa permanente de la automoción** con las administraciones y las principales patronales del sector: un 'think tank' que otorgue continuidad a las políticas, a los órganos de seguimiento existentes y evalúe anualmente estas medidas.

1.3 **Revisar los objetivos europeos de emisiones:**

— **Turismos**: reducir el objetivo de 2035 más allá de la rebaja del 100% al 90% respecto a 2021 propuesta por la Comisión Europea, con compensación mediante acero verde y combustibles renovables, acompasando los hitos a la realidad de la industria y el mercado.

— **Defender en la revisión europea de 2027 el aplazamiento del objetivo de reducción del 45% de CO_2 para los vehículos pesados en 2030** hasta que existan condiciones habilitantes reales de mercado, recarga y repostaje.

1.4 **Defender ante la Unión Europea un plan de ayudas comunitario a la descarbonización dirigido al ciudadano y la industria,** que combine incentivos fiscales para el vehículo de cero emisiones con ayudas estructurales ligadas a las emisiones y al achatarramiento, abiertas a todas las tecnologías, para evitar una Europa de dos velocidades.

1.5 **Definir las reglas de relación con los nuevos fabricantes que están entrando en el mercado europeo** para dar seguridad a medio y largo plazo a las inversiones de toda la cadena de valor del automóvil. España, con estas reglas claras y justas, puede atraer inversión y generar empleo.

EJE 02

Renovación del parque

El parque español envejece año tras año, y los vehículos más antiguos son a la vez los más contaminantes, más ineficientes y menos seguros de cuantos circulan.

Renovarlo exige un plan nacional al alcance de todos los hogares, abierto a todas las tecnologías, con mayor ayuda cuanto menores sean las emisiones y con retirada efectiva del vehículo sustituido, de modo que el gasto retorne por la vía de la recaudación.

MEDIDAS

2.1 **Garantizar durante toda la legislatura ayudas estatales directas a la compra de electrificados (actualmente, Plan Auto +)**, con dotación plurianual conocida y suficiente para cada ejercicio, sin agotamiento anticipado, compatibles con la deducción del IRPF y exentas en este impuesto.

2.2 **Desarrollar reglamentariamente el Plan Nacional de Renovación del Parque para vehículos turismos, furgonetas y vehículos pesados (complementario al punto 2.1), previsto en la disposición adicional 21 de la Ley de Movilidad Sostenible**:

— Abierto a todas las tecnologías, con mayor ayuda cuanto menores sean las emisiones.

— Condicionado a retirar un vehículo de más de diez años en circulación por cada vehículo nuevo o usado Euro 6d adquirido.

EJE 03

Marco normativo fiscal

La compra de un vehículo se decide con años de horizonte, mientras que los incentivos que la acompañan cambian de un ejercicio a otro y se prorrogan con el año ya empezado.

La gran asignatura pendiente es aprobar un marco fiscal para toda la legislatura, evaluado junto al sector y sin interrupciones entre convocatorias, condición indispensable para que los incentivos a la descarbonización produzcan efecto.

MEDIDAS

Hogares:

3.1 **Prorrogar desde el 1 de enero de 2027 las deducciones del 15% por vehículos electrificados y recarga, hasta la entrada en vigor del nuevo marco**, evitando interrupciones al vencer los incentivos actuales. Extender ambas a vehículos de hasta un año comprados a vendedores profesionales por un máximo de 45.000 euros e incrementarlas en un 20% en municipios de menos de 5.000 habitantes.

3.2 **Elevar del 30% al 75% la reducción del valor del coche eléctrico de empresa** en la retribución en especie del trabajador, y al 50% para el híbrido enchufable, con un precio máximo de 60.000 euros.

Autónomos y empresas:

3.3 **Prorrogar desde el 1 de enero de 2027 la libertad de amortización por vehículos electrificados y recarga para empresas, hasta la entrada en vigor del nuevo marco**, evitando interrupciones al vencer los incentivos actuales.

3.4 **Permitir a empresas y autónomos, a su elección, deducir todo el IVA de turismos y furgonetas electrificados** de hasta 60.000 euros, o 50.000 euros para híbridos enchufables.

3.5 Aplicar una deducción de hasta el 15% en Sociedades y en el IRPF de autónomos por inversión en electrificados y recarga.

3.6 **Eximir de peaje a los vehículos pesados de cero emisiones en autopistas estatales** hasta el 30 de junio de 2031.

Medidas transversales:

3.7 **Exención en el IRPF y en el Impuesto de Sociedades** de las ayudas públicas que estén relacionadas con incentivos a la compra de vehículos de bajas y cero emisiones.

3.8 **Propiciar la gratuidad del aparcamiento regulado** a los vehículos de cero emisiones en todos los municipios.

3.9 **Aplicar un IVA reducido a la electricidad de recarga de acceso público**.

3.10 **Rebajar el impuesto a los combustibles renovables en proporción a las emisiones evitadas**.

EJE 04

Un plan para el vehículo pesado

El transporte por carretera afronta la transición con la estructura empresarial más expuesta: autónomos y pymes que no pueden asumir el sobrecoste de un camión de cero emisiones ni operar sin recarga en ruta.

El vehículo pesado necesita un plan propio, con ayudas plurianuales abiertas a todas las fórmulas de financiación, recarga de alta potencia en los corredores logísticos y una red viaria conservada a la altura de su uso.

MEDIDAS

4.1 **Aprobar un plan de renovación**, en desarrollo de la disposición adicional 21 de la Ley de Movilidad Sostenible (ya contemplado en la medida 2.2). Condicionarlo a retirar un vehículo antiguo por cada incorporación y aumentar el incentivo cuanto menores sean las emisiones.

4.2 **Reeditar ayudas plurianuales para camiones de cero emisiones**, abiertas a autónomos, pymes y grandes empresas y compatibles con compra, renting y leasing.

4.3 **Desplegar 4.000 puntos de recarga de más de 350 kW antes de 2030,** priorizando corredores logísticos estratégicos y vinculando la planificación al Reglamento AFIR mediante una hoja de ruta anualizada, con puesta en servicio en un máximo de seis meses, y apoyar la recarga en las bases de las empresas de transporte.

4.4 Crear zonas seguras de recarga y repostaje para los camiones, dotadas de tecnologías de vigilancia y control de acceso.

4.5 **Aprobar un plan plurianual de conservación de carreteras** con inversión mínima anual para reducir el déficit acumulado, priorizar los tramos con deterioros graves y mantener firmes, señales y marcas viales en buen estado.

EJE 05

Infraestructura de recarga operativa

Recargar un vehículo eléctrico debería ser tan sencillo como repostar, pero todavía no lo es. La red crece de forma desigual, con comarcas enteras sin recarga rápida, y quien conduce sigue sin tener la certeza que da una gasolinera: saber dónde recargar, si el punto está disponible, cómo pagar y cuánto le costará.

El reto es construir una red pensada desde quien la utiliza: que llegue a todo el territorio, que se conecte sin demoras y que ofrezca la misma confianza que el repostaje convencional. Solo así la recarga dejará de ser un freno para quien se plantea cambiar de coche.

MEDIDAS

5.1 **Fijar en el Marco de Acción Nacional objetivos anuales de recarga en servicio por corredor y comunidad autónoma**, y garantizar recarga rápida de, al menos, 150 kW en todas las comarcas, con información pública sobre el estado de funcionamiento de cada punto.

5.2 **Simplificar y agilizar el *permitting* de la instalación de puntos de recarga (públicos y privados),** acortando los plazos y asegurando el suministro de energía.

5.3 **Pensar en la facilidad para el ciudadano:** ¿Dónde recargo? ¿Está operativo? ¿Cómo pago? ¿Cuánto me cuesta? Es imprescindible pensar desde una perspectiva igual a la experiencia de cliente del repostaje de combustible, asegurando siempre la opción de pago a través de un TPV, independientemente del resto de opciones.

5.4 **Poner en marcha la señalética en carreteras.**

5.5 **Cumplir el Reglamento AFIR sobre localización, disponibilidad, precio y pago con tarjeta** sin aplicación ni contrato en la recarga de acceso público, también en los puntos ya instalados, con inspección, régimen sancionador e informe anual.

5.6 **Priorizar la conexión de recarga rápida en las comarcas con menor cobertura**, con plazos máximos y planificación conjunta con las distribuidoras.

EJE 06

Políticas municipales homogéneas para la movilidad

Quien trabaja en varias ciudades se encuentra con tantas reglas de acceso como municipios recorre, con calendarios distintos y sin preaviso suficiente, de modo que la restricción acaba funcionando como una barrera para su actividad.

Las zonas de bajas emisiones necesitan criterios comunes, reconocimiento mutuo de autorizaciones y una consulta única por matrícula, con un calendario propio para las furgonetas profesionales y respetando la competencia de cada ayuntamiento.

MEDIDAS

6.1 **Acordar con los municipios criterios comunes para las zonas de bajas emisiones**: reconocimiento mutuo de autorizaciones, preaviso suficiente de nuevas restricciones y consulta única por matrícula.

6.2 **Incluir un calendario gradual para las furgonetas profesionales**, vinculado a la disponibilidad de alternativas y aplicado por cada ayuntamiento.

EJE 07

Empleo cualificado y talento

La distribución de automoción es uno de los sectores más intensivos en empleo cualificado y, sin embargo, cada vez le cuesta más cubrir sus vacantes. Los talleres y los puntos de venta no encuentran técnicos: la electrificación, la conectividad y la asistencia a la conducción exigen cualificaciones que la formación profesional aún no produce en número suficiente, y el relevo generacional no llega.

Actualizar los títulos junto al sector, extender la formación dual, abrir estos oficios a más mujeres y jóvenes y aprovechar la inteligencia artificial para recualificar a las plantillas permitirá sostener un empleo estable, cualificado y repartido por todo el territorio, y ganar productividad al mismo tiempo.

MEDIDAS

7.1 **Crear una mesa de diálogo para actualizar la formación profesional del automóvil**, con los ministerios competentes, las comunidades autónomas y los centros de formación profesional, que incluya un contenido específico sobre el vehículo pesado, con especial atención a la formación de posventa y la cualificación de vendedores.

7.2 **Extender la FP dual intensiva en las empresas del sector** y elevar las bonificaciones por tutorización.

7.3 **Agilizar el reconocimiento de cualificaciones técnicas extranjeras** y los trámites para incorporar profesionales de otros países a los oficios técnicos del automóvil.

7.4 **Ampliar las ayudas para los permisos profesionales de conducción C y D**, con especial atención a mujeres y jóvenes.

7.5 **Impulsar la incorporación de colectivos no suficientemente representados, como mujeres o jóvenes, a los oficios técnicos del automóvil y del transporte**, apoyándonos en los centros de empleo de nuestros territorios.



FACONAUTO

Faconauto representa a los concesionarios oficiales de turismos y de vehículos industriales de todas las marcas que se comercializan en España.

SANTA MARÍA MAGDALENA, 10-12 · 28016 MADRID · TEL. 91 350 26 06 WWW.FACONAUTO.COM