

SIGMADOS

Estudio sobre el impacto de la renovación del parque móvil en España

21 DE OCTUBRE DE 2026



Presentamos el primer estudio que mide el triple impacto de la renovación del parque móvil

01.

**REDUCCIÓN DE
EMISIONES**

02.

SEGURIDAD VIAL

03.

SOCIOECONÓMICO

Ficha Técnica *

TAMAÑO MUESTRAL

PARTICULARES

1.503

entrevistas

Error muestral ±2,53%

PROFESIONALES

300

entrevistas

Error muestral ±5,66%

Error calculado para un nivel de confianza del 95% y un supuesto de máxima variabilidad $p=q=0,5$.

UNIVERSO

Particulares: población de 18 y más años, residente en España que conduce y/o es propietaria de coche.

Profesionales: población de 18 y más años, residente en España, cuya ocupación laboral pertenece al transporte terrestre o la venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas.

ÁMBITO GEOGRÁFICO

Nacional (España)

TIPO DE ENTREVISTA

Entrevista online (CAWI) de 10 minutos de duración.

Fechas de campo: del 06/07/26 al 24/07/26.

Complementado con un estudio cualitativo basado en 9 entrevistas en profundidad a expertos del ecosistema de movilidad que ha servido para contextualizar y definir el marco de medidas.

(*) La distribución de la muestra es representativa en relación con el conjunto de la población española.

ESTUDIO SOBRE EL IMPACTO DE LA RENOVACIÓN DEL PARQUE MÓVIL

01

IMPACTO EN LA REDUCCIÓN DE EMISIONES



El parque móvil español y su efecto en las emisiones

62%
+ 10 años

31,7 millones* de vehículos censados. El **62% del parque tiene más de 10 años**.

29,3%
+20 años

Los vehículos de más de 20 años (Euro 4 o inferior) representan el **29,3%** del parque (~9,2 millones de unidades), **emitiendo hasta 10 veces más contaminantes** que un Euro 6d o Cero.

+80%
Sin distintivo
ambiental

De estos vehículos más del **80% no tienen distintivo ambiental**, siendo el objetivo prioritario para programas de achatarramiento obligatorio.

- Excluye motocicletas, tractores industriales, remolques y semirremolques y otros vehículos.
- Fuente.: Dirección General de Tráfico (DGT).



El 44% de la población está preocupada por el envejecimiento del parque

Particulares y profesionales sitúan la **antigüedad del vehículo** en el **top 3** de factores que más influyen en las emisiones reales de los vehículos, junto con la **falta de mantenimiento** y el **tipo de motor**.



**MANTENIMIENTO
DEL VEHÍCULO**



TIPO DE MOTOR



**ANTIGÜEDAD DEL
VEHÍCULO**

Dos de cada tres conductores apoyan una renovación abierta a todas las tecnologías para reducir antes las emisiones

+65% Particulares y profesionales

Están de acuerdo con que, para acelerar la renovación y **reducir antes las emisiones**, deben contemplarse **todas las tecnologías disponibles**.

44% Particulares

Apoya que la renovación **no se centre exclusivamente** en vehículos **100% eléctricos**.

60% Particulares

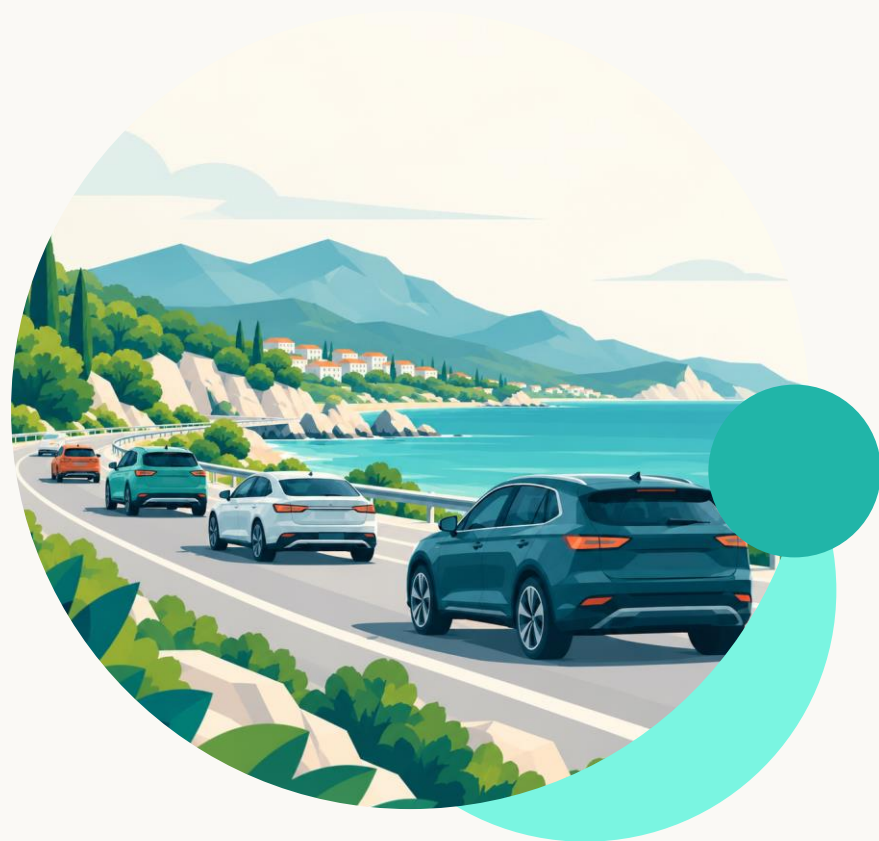
Considera que un **gasolina o diésel nuevo** emite **menos que uno antiguo**.

Los combustibles renovables se perciben como una solución para reducir emisiones sin esperar a renovar el parque

+70%

Población

Considera que los combustibles renovables pueden ayudar a **reducir emisiones** en vehículos que ya están circulando



Electrificación y combustibles renovables como alternativas complementarias

71%

Particulares y profesionales

Está de acuerdo en que los **combustibles renovables** pueden ser una **solución complementaria** mientras avanzan la renovación del parque y la electrificación.

La tecnología debe adaptarse al uso

70%

Particulares

73%

Profesionales

Consideran que **pueden ser especialmente útiles para vehículos** que recorren muchos kilómetros o son **difíciles de electrificar** a corto plazo, siendo la **primera opción de compra** los **vehículos de combustión**.

La confianza en los combustibles renovables pasa por demostrar su origen

El **80%** de los particulares y el **77%** de los profesionales consideran importante que estos combustibles estén **certificados** y que pueda demostrarse su **origen renovable**.



ESTUDIO SOBRE EL IMPACTO DE LA RENOVACIÓN DEL PARQUE MÓVIL

02

IMPACTO EN SEGURIDAD VIAL



El mantenimiento y revisión de los vehículos es clave

74%

Profesionales piensa que se circula con elementos críticos deficientes

29%

Particulares no realiza todas las revisiones recomendadas por el fabricante

30%

Absentismo en ITV

Fuente: AECA-ITV



El grado de conocimiento de los sistemas ADAS supera el 65%



70%

PROFESIONALES

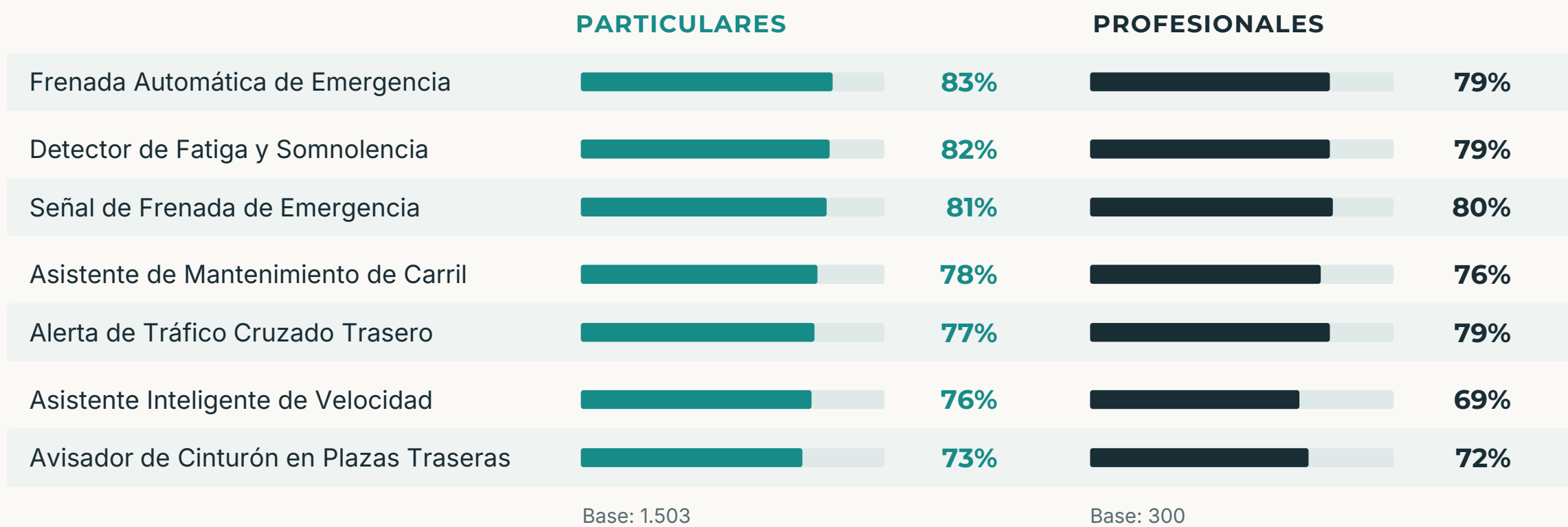
62%

PARTICULARES

Declaran que los sistemas ADAS reducen la gravedad y la probabilidad de que el accidente sea mortal

Más del 70% de los particulares y profesionales considera que las funciones ADAS contribuyen a mejorar la seguridad vial

Contribución de las funciones ADAS a mejorar la seguridad vial



ESTUDIO SOBRE EL IMPACTO DE LA RENOVACIÓN DEL PARQUE MÓVIL

03

IMPACTO SOCIOECONÓMICO



CONTEXTO

La renovación del parque como palanca económica e industrial

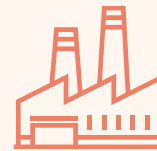
9%

DEL PIB



17

PLANTAS DE FABRICACIÓN



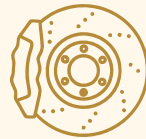
+2M

DE EMPLEOS



+1.000

EMPRESAS DE COMPONENTES



5.600

CONCESIONARIOS



Las principales barreras para comprar un vehículo nuevo son económicas



Más del 65% de particulares considera que los incentivos económicos facilitarían la renovación del parque

70%

Las ayudas a la compra de vehículos nuevos reducirían la incertidumbre actual.

74%

Las ayudas o incentivos fiscales para vehículos nuevos, independientemente de su motor o energía, reforzarían la transición energética.

65%

La renovación del parque mejoraría la situación del sector en España.

Los incentivos preferidos para renovar un vehículo son económicos y fiscales

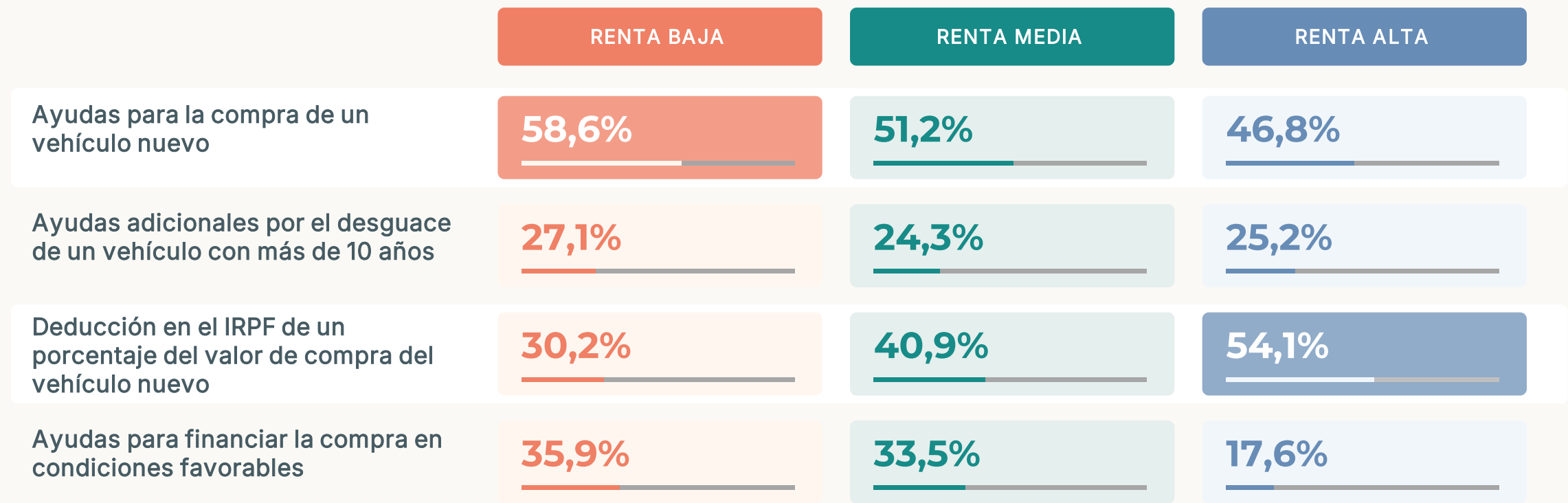
+50% Particulares y profesionales

Prefieren las **ayudas directas a la compra** de un vehículo nuevo

41% Particulares

Eligen la **deducción en el IRPF** de un porcentaje del valor de compra del vehículo nuevo

Las ayudas directas y la deducción fiscal son las opciones que más incentivarían la renovación



Las ayudas económicas elevan la intención de compra de un vehículo nuevo

+57% Particulares

Las ayudas económicas, que tienen en cuenta todas las tecnologías, **umentan un 57%** la probabilidad de comprar un vehículo nuevo entre aquellos que ya piensan en renovar su vehículo

44% Particulares

Un 44% de particulares con vehículos de más de 15 años declara que aprovecharían la compra de un vehículo nuevo para achatarrrar su vehículo antiguo.

CONCLUSIÓN

Para la población, renovar el parque es acelerar una movilidad más sostenible, más segura y más accesible



01 Más Sostenible

Retirar los vehículos más antiguos **reduce significativamente las emisiones** de forma verificable aprovechando **todas las tecnologías disponibles**.



02 Más Segura

Democratizar los **sistemas ADAS** y el **mantenimiento preventivo** **salvan vidas**.



03 Más Accesible

Con **ayudas directas, previsibles** y apertura a seminuevos eficientes para incluir a **todas las rentas y perfiles**.

ESTUDIO SOBRE EL IMPACTO DE LA RENOVACIÓN DEL PARQUE MÓVIL

04

MEDIDAS PARA RENOVAR EL PARQUE

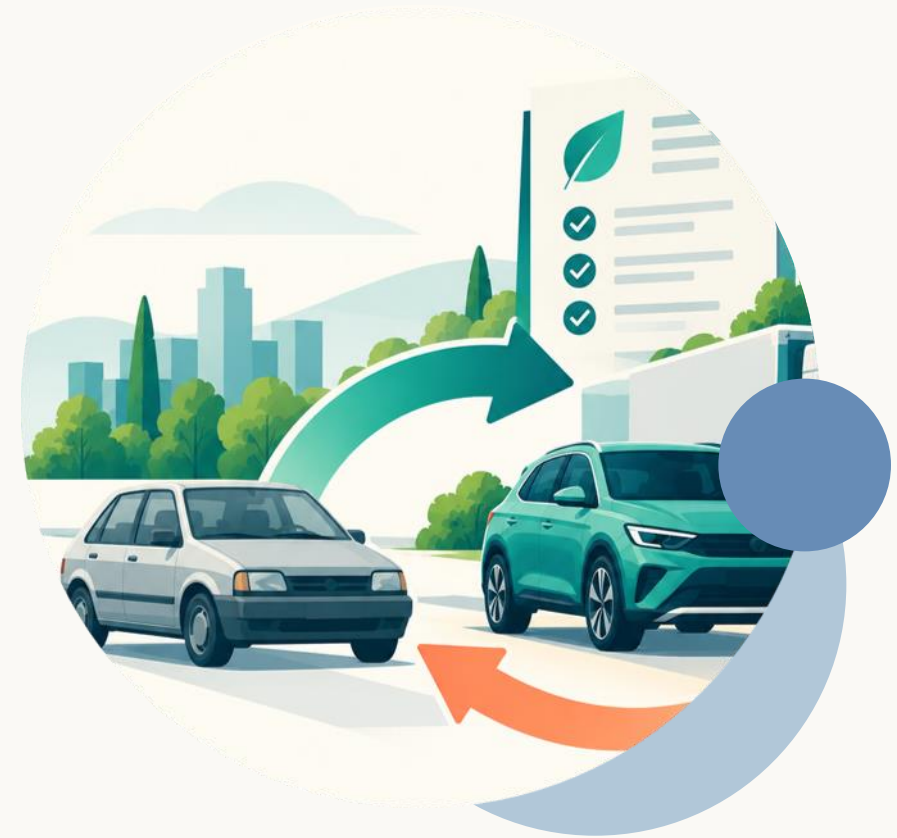


1. Desarrollar un plan estable de renovación del parque con neutralidad tecnológica y distintos incentivos

- La renovación debe contemplar **todas las tecnologías** disponibles y priorizar la sustitución de los vehículos más antiguos.
- Avanzar hacia un marco **estable y plurianual** de renovación que permita generar **certidumbre**.
- El **acceso al incentivo** debería basarse en la **mejora** que supone la renovación en **emisiones, eficiencia y seguridad**.

ACHATARRAMIENTO OBLIGATORIO

Para los vehículos de más de 10 años



2. Reconocer una nueva categoría de vehículos cero

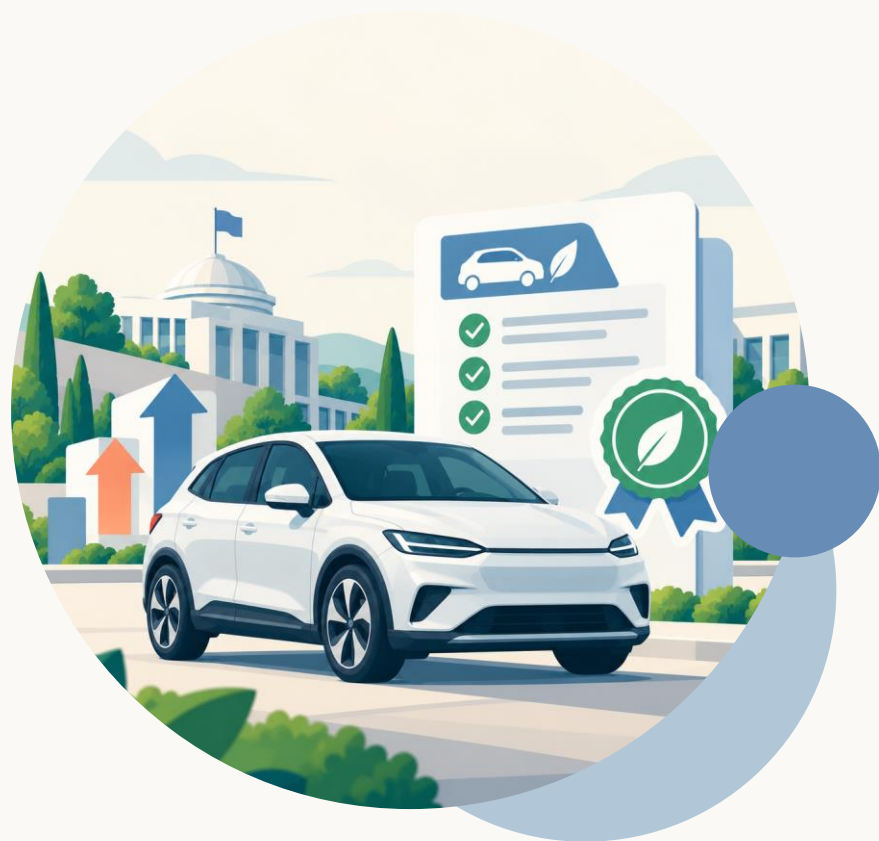
Crear una nueva **categoría regulatoria de cero emisiones netas**, para vehículos que utilicen exclusivamente combustibles renovables contemplados en la RED III.

Es necesario **avanzar hacia la neutralidad tecnológica en la regulación europea de emisiones de CO₂**, y reconocer distintas soluciones capaces de contribuir de forma verificable a la descarbonización del transporte.

Incorporar este reconocimiento en la **revisión del Reglamento europeo de estándares de CO₂** para **vehículos ligeros**.

Esta medida contribuye a:

- **Aportar certidumbre y señales regulatorias que favorezcan** nuevas inversiones.
- Acelerar la descarbonización y renovación del parque, mediante distintas alternativas tecnológicas.



3. Garantizar la seguridad del parque que continúa circulando



La renovación del parque será **necesariamente progresiva**.

Actuar también sobre los vehículos que van a seguir circulando para reducir la tasa de **absentismo de ITV**.

Con **programas específicos de ITV** dirigidos prioritariamente a determinados colectivos o vehículos.

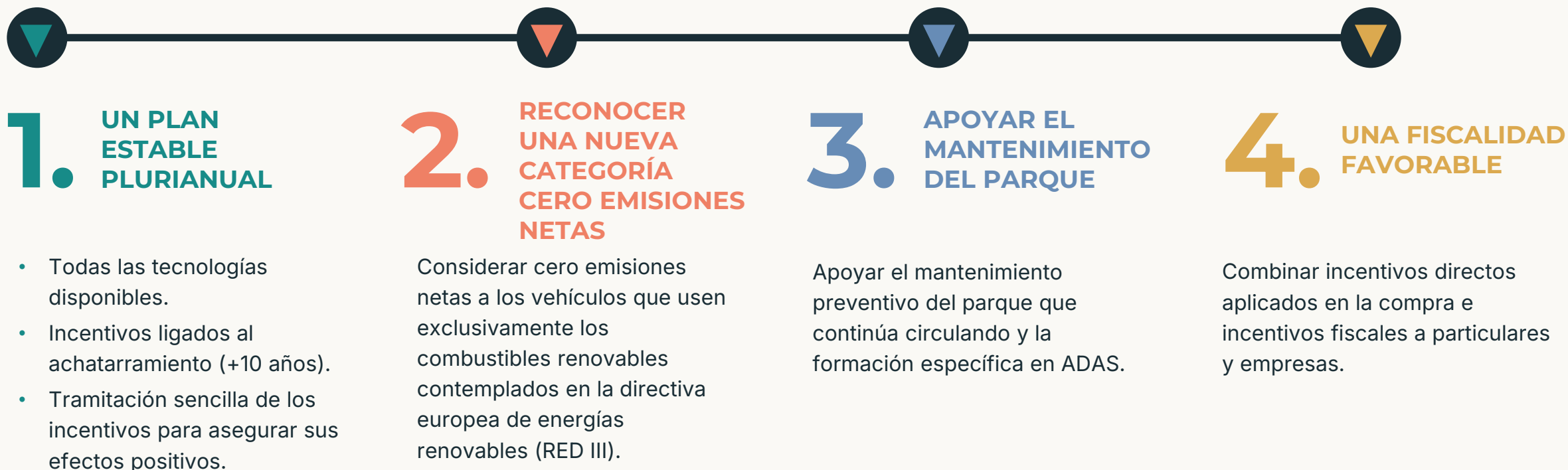
4.Una fiscalidad favorable para la renovación del parque

Combinar la **ayuda directa** con una **fiscalidad** que incentive la renovación de **manera estable y abierta a todas las tecnologías**.

Algunas medidas a explorar:

- 01** **Deducciones fiscales** para particulares vinculadas a la sustitución efectiva de vehículos antiguos;
- 02** **Incentivos fiscales** específicos para autónomos y empresas que renueven vehículos profesionales y flotas;
- 03** **Amortización acelerada** de los vehículos adquiridos por **empresas y pymes**.
- 04** **Revisión de la fiscalidad** asociada al vehículo para que acompañe los **objetivos de renovación, eficiencia y reducción de emisiones**, para **todas** las **tecnologías**.

Hacia un Plan Nacional de Renovación basado en un marco de neutralidad tecnológica



GRACIAS

Estudio sobre el impacto de la renovación del parque
móvil



FACONAUTO



UNIVERSIDAD
POLITÉCNICA
DE MADRID

Con el apoyo de:

