

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Más País Verdes Equo, en el Grupo Parlamentario Plural, de conformidad con los artículos 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de ley para su debate en Pleno sobre **la prohibición de la publicidad de vehículos contaminantes.**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Nos encontramos en un momento transicional y de grandes compromisos que nos debe llevar a reducir nuestras emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y a descarbonizar la economía en los próximos años. Luchar contra el cambio climático es el pilar fundamental que debe guiar las actuaciones emanadas de este proceso transformador. El acuerdo, pero también el gran reto, es conseguir compromisos firmes - públicos y privados – antes de 2030, porque sólo así España podrá lograr la neutralidad climática en 2050, fortaleciendo su papel en el ámbito europeo e internación como un país próspero, tanto económica como ambiental, climática y socialmente. Para entonces, en lo que respecta al sector del transporte y la movilidad, directa e indirectamente, no debe haber lugar para la utilización de combustibles fósiles.

Según el Inventario Nacional de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero del Ministerio para la Transición Ecología y el Reto Demográfico, este sector fue el responsable del 27,7% de las emisiones totales de GEI de nuestro país en 2020. A la carretera le correspondió cerca del 26% y, de él, el asociado a la contaminación por tráfico urbano, es de más del 13%. Este sector es uno de los mayores consumidores de combustibles fósiles, generador de emisiones y causante de graves problemas de calidad del aire que provocan daños en la salud de los ciudadanos.

Y es que, además del CO₂, los óxidos de nitrógeno, otros compuestos y diferentes tamaños de partículas que provoca, impactan y contribuyen no sólo al cambio climático sino también a la calidad del aire, directamente relacionada con el número de muertes prematuras que cada año suma Europa y España. Sólo en nuestro país fallecieron más de 40.000 personas por enfermedades asociadas a la contaminación, y más de 300.000 en EU-28 .

Antes de 2030, las emisiones del sector de la movilidad deben reducirse un 33% y, en términos globales, el país debe reducirlas un 23% respecto a 1990. Para descarbonizarlo, se llevará a cabo un cambio modal que afectará, según el Plan Nacional de Energía y Clima (PNEC), al 35% de los viajeros-kilómetro que hoy se realizan en vehículos de combustión convencional. El Plan Nacional

también incluye el objetivo de alcanzar los 5 millones de vehículos eléctricos para 2030 -incluyendo coches y furgonetas-. Por ello, es fundamental la promoción y el fomento de políticas y medidas que impulsen la movilidad eléctrica urbana, la infraestructura de puntos de recarga y la concienciación, al tiempo que eliminan progresivamente del imaginario empresarial y social el uso de tecnologías que requieran de la combustión de combustibles fósiles.

Por su parte La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, establece la obligatoriedad de implantar Zonas de Bajas Emisiones antes de 2023 en todas las ciudades de más de 50.000 habitantes y en aquellas de más de 20.000 habitantes que tengan problemas de calidad del aire. Esta ley incluye también objetivos específicos de descarbonización y una lista de políticas y medidas para promover la movilidad de cero emisiones como que en 2030 se alcance un 28% de electrificación del transporte.

Además, el Plan Nacional de Recuperación y Transformación (denominado "España Puede"), que se ejecutará con Fondos Europeos, impulsa decididamente la transformación del sector hacia la movilidad eléctrica en todos sus aspectos. Las medidas y políticas incluidas en este marco estratégico están destinados a reducir el consumo de energía final, las emisiones de dióxido de carbono, los óxidos de nitrógeno y otras micropartículas, pero también pretenden promover cambios en la movilidad urbana y metropolitana, con una mayor participación de la forma más eficiente, en detrimento del uso de vehículos privados de baja ocupación, fomentando el uso compartido.

El contexto europeo nos urge también a emprender cambios de calado en la industria del automóvil. Por ejemplo la Comisión Europea ha incluido dentro del paquete Fit for 55%, la prohibición de venta de vehículos de combustión interna en toda la Unión para 2035. Siguiendo así el ejemplo de algunas de las economías más avanzadas del continente europeo que ya se han comprometido con este plazo o incluso mucho antes.

Estos compromisos voluntarios de determinados gobiernos están respaldados por la Agencia Internacional de la Energía. Y es que poner fecha de caducidad a la tecnología de combustión interna además está económicamente justificado dado que, en 2027 a más tardar, resultará más barato fabricar furgonetas y automóviles eléctricos en Europa que vehículos propulsados por combustibles fósiles en todos los segmentos, según un estudio realizado por BloombergNEF (BNEF).

Por su parte el sector también está esperando señales que confirme el rumbo de las nuevas normativas. En abril de 2021, 27 empresas europeas, ya hicieron un llamamiento para que los legisladores comunitarios fijen en 2035 el final de la venta de nuevas furgonetas y automóviles de combustión.

La ciudadanía está igualmente concienciada sobre la urgencia e importancia de acometer la transición ecológica lo antes posible. Así lo demuestran varias encuestas recientes. Una de ellas, realizada por YouGov en 15 urbes de Europa encontró que el 63% de los residentes en ciudades en Europa apoyan la prohibición, incluso con cinco años de antelación, en 2030. Tres de cada cuatro habitantes de Madrid y Barcelona lo sustentan. Otra, realizada por 40dB y difundida en el marco de la COP26, encontró que una amplia mayoría de españoles están a favor del abandono del vehículo de combustión: el 89% considera urgente actuar contra el cambio climático y el 63% apoya que se adelante a 2035 la prohibición a los nuevos automóviles de gasolina y diésel. Sin olvidar que Naciones Unidas instó a todos los países desarrollados a dejar de fabricar coches de gasolina, diésel u otros combustibles fósiles en 2035.

En este contexto, la publicidad es utilizada para distraer, retrasar y desviar la responsabilidad de la influencia sistémica y dañina de los vehículos propulsados por motores de combustión fósil en la causa climática, que algunas veces incluye el impulso de tecnologías similares que sólo son un lavado de cara y una solución falsa, justificada por intereses empresariales específicos. El lavado verde y la desinformación están retrasando la acción climática y ponen en peligro la consecución de los objetivos y compromisos agrupados en torno al contexto anteriormente descrito. Avanzar en la progresiva eliminación de la publicidad de este tipo de vehículos aumentaría la sensibilización de la opinión pública sobre los productos y tecnologías responsables del cambio climático y de otros daños para el medio ambiente y la salud de las personas.

No hay que olvidar que la industria del automóvil es la que más invierte en publicidad en nuestro país. Por tanto, su impacto es más que relevante. Según datos de 2019 y la información publicada, las marcas dedicaron a la compra de medios 564 millones de euros. Es el 13% de la inversión publicitaria total ejecutada en ese año en España, que fue de más de 4.200 millones de euros; según los datos de Infoadex. De hecho, el mayor anunciante de España es Volkswagen, con 84 millones de euros invertidos el año pasado; y el cuarto es el grupo PSA, con 67 millones. También destinan fuertes sumas SEAT (45 millones), Renault (40 millones), Ford (38 millones), Opel o Toyota (ambos con 34 millones). En total, hay siete marcas de coches entre los 20 primeros anunciantes de España. La mayoría ya han puesto en marcha su transición al vehículo eléctrico a batería, con el horizonte puesto esta década.

Por todo ello, Más País Verdes Equo, en el Grupo Parlamentario Plural presenta la siguiente

PROPOSICIÓN NO DE LEY:

El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Fijar el 1 de enero de **2025** como fecha a partir de la cual quedará prohibida la publicidad de vehículos ligeros, comerciales y furgonetas de combustión interna (gasolina, diésel y otras tecnologías emisoras), eliminando los estímulos a su compra que esto conlleva.
2. Fijar el 1 de enero de **2027** como fecha a partir de la cual quedará prohibida en España el patrocinio cultural, educativo o científico de marcas o modelos de vehículos ligeros, comerciales y furgonetas de combustión interna (gasolina, diésel y otras tecnológicas). A partir de dicha fecha sólo podrán establecer patrocinios aquellas marcas o modelos que sean cero emisiones.
3. Para implementar los anteriores objetivos y establecer un compromiso gubernamental a nivel nacional, se tendrá en cuenta que la referencia a publicidad y patrocinio incluye las siguientes áreas:
 - Publicidad física: cualquier anuncio en medios impresos, televisión, vallas publicitarias, radio, SRI o publicaciones académicas.
 - Publicidad “online”: cualquier anuncio de redes sociales o contenido de marca en todas las plataformas de redes sociales o tradicionales.
 - Patrocinio deportivo: cualquier patrocinio de clubes deportivos o eventos.
 - Patrocinio cultural: cualquier patrocinio de museos, instituciones artísticas, teatros, locales de música, festivales, eventos o artistas.
 - Patrocinio de instituciones educativas: universidades públicas, escuelas o cualquier institución educativa pública.
 - Patrocinio de ciencia: cualquier festival de ciencia pública o financiación para institutos científicos públicos y publicaciones educativas.



- Patrocinio de eventos públicos, en particular relacionados con el clima, la salud, la biodiversidad, el medio ambiente y la sostenibilidad ecológica.
- Patrocinio de medios de comunicación.