

MANIFIESTO POR UNA AGENDA DE GOBIERNO QUE CUIDE TANTO A LAS PERSONAS Y SU ENTORNO COMO A LA ECONOMÍA

Recomendaciones para la agenda de gobierno de España 2027-2031



Con el objetivo de mejorar la eficiencia, la resiliencia y la justicia social:

01

Una apuesta clara por la electricidad y los combustibles sintéticos producidos en España

02

Una movilidad sostenible, pero también asequible

03

Una fiscalidad basada en el principio de “quien contamina paga”

04

Una política industrial que favorece a inversiones con retorno social y medioambiental

05

Una política que asuma el liderazgo en Europa en defensa de una agenda de modernización

Autora responsable: Isabell Büschel

Co-autores: Ioan Bucuras, Till Eichler, Antony Froggatt, Carlos López de la Osa, Irene Queralt, Bosco Serrano Valverde

Edición y maquetación: Clío Beruete

Fecha de publicación: 27 de octubre de 2026

Información adicional

Isabell Büschel

Directora de T&E en España

isabell.buschel@transportenvironment.org

+34 658 391 171

www.transportenvironment.org | [BlueSky](#) | [LinkedIn](#)

T&E somos la voz europea por el transporte y la energía sostenible. Instamos al futuro gobierno de España, y al conjunto de las fuerzas políticas, a tomar decisiones sensatas con el objetivo de lograr impactos positivos tanto en las personas y su entorno como en la economía.

Elecciones generales del 29N de 2026

De cara a las elecciones generales del 29 de noviembre de 2026, convocadas por el presidente del Gobierno de España el 5 de octubre de 2026, instamos a las fuerzas políticas a adoptar una visión holística de la movilidad, que asegure la vertebración del territorio y facilite la libre circulación de todas las personas y mercancías, con la menor huella climática y medioambiental posible, aprovechando plenamente el potencial de reindustrialización del país bajo un modelo basado en la sostenibilidad, la descarbonización y la eficiencia de los recursos.

Impuesto sobre los beneficios extraordinarios del petróleo, control riguroso de biocombustibles importados y evaluación del potencial de biomasa sostenible

1. **Supervisar e informar:** Hacer un seguimiento en tiempo real de los precios de los combustibles fósiles y publicar informes periódicos sobre los márgenes de beneficio de las empresas de combustibles fósiles.
2. **Aprender de las medidas vigentes:** Revisar los impuestos pasados y actuales sobre los beneficios de los combustibles fósiles, identificando las mejores prácticas tanto en su diseño como en el uso de los ingresos que recaudan.
3. **Diseñar un mecanismo permanente:** Aprovechar las lecciones aprendidas de la Contribución de Solidaridad de la UE de 2022 y de los gravámenes a los beneficios extraordinarios (*windfall taxes*) sobre los combustibles fósiles aplicados en Noruega y el Reino Unido. Sobre esta base, España se debe **comprometer a introducir, a escala nacional y/o de la UE, un mecanismo permanente que recupere los beneficios extraordinarios de los combustibles fósiles siempre que los precios sean elevados.**
4. **Focalizar los ingresos:** Destinar la recaudación a apoyar a los hogares y a las empresas más expuestos a los altos precios de la energía.
5. **Evitar el traslado de beneficios:** Explorar medidas para impedir que las empresas de combustibles fósiles trasladen sus beneficios a jurisdicciones de baja tributación, una práctica que se intensifica durante los períodos de beneficios caídos del cielo (*windfall*

profits). Esto debería incluir la evaluación de una tributación unitaria sobre los beneficios mundiales consolidados.

6. **Reforzar el control público sobre los biocombustibles importados y sus materias primas, excluyendo la soja de los biocombustibles que computan para los objetivos de transporte**, como ya se hizo con la palma en 2025. Tras la [prohibición de la palma](#) en 2025, el [biodiésel de soja](#) pasó del 0,75% en 2023 al 5,8% en 2024. Sin embargo, al contabilizar el cambio indirecto de uso del suelo, este puede emitir [hasta el doble](#) que el diésel fósil.
7. **Elaborar una evaluación pública e independiente del potencial real de biomasa sostenible de origen doméstico, sin cultivos alimentarios ni materias primas importadas de riesgo. Teniendo en cuenta la demanda de otros sectores (p. ej. químico, agrícola), reservar su escasa disponibilidad para los sectores más difíciles de electrificar, como la aviación.** España no tiene materia prima sostenible suficiente, en 2024 [se importó el 85% de las materias primas](#), buena parte de ellas aceite declarado como de cocina usado procedente de Asia. Sustituir una dependencia energética exterior fósil por otra de origen biológico nos deja igual de vulnerables. Como aportación a este proceso, **T&E ha encargado a la Escuela Técnica Superior de Ingeniería ICAI de la Universidad Pontificia Comillas** un estudio sobre este potencial, de próxima publicación.

Transporte por carretera

1. La próxima legislatura debe orientar las políticas de movilidad urbana hacia un modelo que reduzca las emisiones, mejore la calidad del aire y favorezca desplazamientos más sostenibles y accesibles. **Priorizar la movilidad activa, el transporte público y los sistemas de movilidad limpia y compartida**, tanto en los núcleos urbanos como en sus conexiones metropolitanas, es clave para avanzar hacia este objetivo. Para ello, es necesario **impulsar la electrificación de las flotas de transporte público** e implantar carriles exclusivos que mejoren su eficiencia y atractivo. Asimismo, la **distribución urbana de mercancías debe avanzar hacia un modelo de cero emisiones**, mediante flotas de vehículos 100% eléctricos, hubs de recogida y distribución, ciclogística y digitalización. Todo ello debe ir acompañado del **desarrollo de una red de infraestructura ciclista** segura e inclusiva que vertebré el conjunto del núcleo urbano y facilite el uso cotidiano de la bicicleta.
2. Creación de un **bono social de transporte**: bonificaciones al transporte público y abono único, con umbral de renta, tarificación progresiva y adhesión de Comunidades Autónomas, entidades locales y organismos gestores de sistemas de transporte público urbano e interurbano, y **elaboración de directrices para el desarrollo de Planes de Movilidad Sostenible al Trabajo en empresas, acompañamiento a PYMES interesadas en su implantación, y programas de apoyo a personas vulnerables**, alineando nuestras

propuestas con las de la [Alianza por un Plan Social para el Clima justo para usuarios y microempresas vulnerables](#), un colectivo de 27 entidades de la sociedad civil española.

3. Implementación de un [sistema de leasing social enfocado sólo en los vehículos eléctricos puros de batería \(BEV\)](#), **definido por criterios estrictos de asequibilidad, accesibilidad y disponibilidad**, con el objetivo de asegurar una transición justa, en línea con las exigencias de la [Alianza por un Plan Social para el Clima](#). Un sistema dirigido a **personas residentes, usuarios vulnerables, trabajadores autónomos y profesionales del medio rural que incluya también a usuarios de zonas no rurales de rentas bajas sin acceso efectivo al transporte público**. El objetivo principal es permitir el acceso a esta tecnología, a través de una cuota mensual reducida, a quienes dependen del vehículo privado para sus actividades laborales o cotidianas y no pueden permitirse el coste de adquisición de un vehículo de cero emisiones. Se establecerán para ello baremos objetivos en función del volumen de negocio y nivel de renta según el perfil del beneficiario, con una bonificación adicional en la tarifa si el vehículo se adhiere a programas de uso compartido (*carpooling*). Asimismo, **replicar** en España el esquema de **puesta a disposición de los ciudadanos de municipios pequeños de un vehículo eléctrico compartido para acceder a servicios** (por ejemplo, de salud) a cambio de créditos para utilizar el vehículo durante el fin de semana, siguiendo el ejemplo de Reino Unido.
4. Implementar el Plan España Auto 2030 siguiendo la [Hoja de ruta para el impulso del vehículo eléctrico en España](#) y [reformar el Programa Auto+](#) para **condicionarlo a criterios industriales europeos y ayudas exclusivas a vehículos 100 % eléctricos (BEV)**. El nuevo programa de ayudas a la compra debe corregir las dos debilidades estructurales detectadas en su arranque; exigir producción y valor añadido en suelo europeo. El ensamblaje en la UE debe dejar de ser una bonificación marginal para convertirse en un requisito de elegibilidad obligatorio, en línea con la propuesta de la Industrial Accelerator Act (IAA) de la Comisión Europea. Asimismo, el plus para baterías debe premiar de forma sustancial la fabricación de celdas y componentes clave en la UE, incentivando inversiones reales y protegiendo a la industria automovilística española, segundo fabricante de Europa. **Concentrar el 100% de los fondos en vehículos eléctricos puros (BEV)**. **Es imprescindible dejar sin financiación a los híbridos enchufables (PHEV), dado que es una tecnología cuyo beneficio climático real está puesto en entredicho y cuya producción se localiza mayoritariamente fuera de la UE**. Eliminar los PHEV del plan [liberaría cerca de 70 millones de euros, permitiendo financiar casi 20.000 vehículos eléctricos puros adicionales \(+39 %\)](#).
5. Esta reforma de las ayudas a la compra debe complementarse con una [modernización de la fiscalidad del vehículo](#) que introduzca una diferenciación clara entre eléctricos puros y vehículos de combustión, y debe nutrirse de un impuesto permanente sobre los beneficios extraordinarios de las petroleras. Los ingresos obtenidos financiarán el Fondo de Electrificación del Transporte (destinado a leasing social, flotas públicas, profesionales y recarga), blindando a los hogares, trabajadores y empresas vulnerables

frente a crisis energéticas como la provocada por la guerra en Irán: [conducir un coche de gasolina cuesta unos 142 € al mes, frente a 48 € de uno eléctrico](#). Además, se deberían establecer [incentivos fiscales específicos](#) para servicios de movilidad compartida (transporte colectivo corporativo), incluyendo deducción de IVA, amortización acelerada de autobuses eléctricos y bonificaciones para empresas que implementen Planes de Movilidad al Trabajo.

6. **Electrificar las flotas de las administraciones públicas:** Según la [Directiva \(UE\) 2019/1161](#) y el [RDL 24/2021](#), el sector público en España debe cumplir cuotas mínimas obligatorias en sus contratos de flota. Esto significa que, para el periodo 2026-2030, el 36,3 % de los turismos y furgonetas, el 14% de camiones y el 65% de autobuses nuevos que adjudiquen las administraciones españolas, deben ser vehículos limpios. El reto para el próximo Gobierno es **no conformarse con ese mínimo legal y liderar con el ejemplo, apoyando a la industria doméstica, hasta electrificar la totalidad de las flotas públicas.**

Aviación

1. La próxima legislatura debe orientar la política de aviación hacia una conectividad compatible con los compromisos climáticos de España y el bienestar de la población. **Reducir la dependencia del petróleo mediante una industria doméstica de combustibles renovables ofrece una oportunidad de inversión y empleo que debe acompañarse de una contribución justa del sector a su descarbonización y de una planificación aeroportuaria que proteja la calidad de vida y el acceso a la vivienda en sus inmediaciones.**
2. **España puede convertir la producción de queroseno sintético renovable (eSAF) a partir de hidrógeno verde en una oportunidad de reindustrialización y soberanía energética.** Para materializarla, los primeros proyectos necesitan financiación y compradores dispuestos a contratar su suministro a largo plazo. **El compromiso español con la [eSAF Early Movers Coalition](#) debe traducirse en una aportación económica a la subasta piloto europea de doble cara (*double-sided auction* o *DSA* por sus siglas en inglés), que permita acercar las necesidades de productores y aerolíneas y facilitar las decisiones finales de inversión.**
3. El sector debe asumir las externalidades de sus emisiones y contribuir a financiar esta transformación. **España debe impulsar la inclusión plena de la aviación privada en el EU ETS desde 2027 y su ampliación al radio de 5.000 km desde 2028, avanzando hacia la cobertura de todas las salidas del EEE. Al menos el 25% de los ingresos del ETS procedentes de la aviación se debe reinvertir en descarbonizar el sector, prioritariamente mediante eSAF europeo, junto con los ingresos de un impuesto específico sobre los jets privados y de un gravamen al billete en todas las clases, reducido a entre 5 y 10 euros en la clase turista y superior en las cabinas premium.**

4. La política aeroportuaria debe incorporar los costes que el crecimiento del tráfico traslada inevitablemente a la población. Ampliar aeropuertos para atraer más visitantes está agravando la presión sobre la vivienda en destinos ya saturados, además de aumentar las emisiones y el ruido. **España debe prohibir nuevos proyectos de ampliación de capacidad y revisar el DORA III para suspender las ampliaciones previstas, orientando las inversiones hacia la mejora de las infraestructuras existentes y las alternativas ferroviarias que permitan atender las necesidades de movilidad con menor impacto.**
5. **Poner en marcha un programa a nivel estatal para investigar soluciones contra las estelas de condensación**, que tienen un impacto en el clima similar al del CO₂ de la aviación. Su principal solución, ajustar los planes de vuelo, tiene potencial para ser [muy barata](#) y [efectiva](#). España debería seguir el ejemplo de países como [Alemania](#) o [Francia](#) y lanzar un programa de investigación para realizar pruebas operacionales con aerolíneas y proveedores de servicios de navegación aérea (ENAIRE).

Transporte marítimo

1. La próxima legislatura debe orientar la política marítima y portuaria hacia un modelo que refuerce la competitividad de nuestros puertos y sea compatible con los compromisos climáticos de España y la salud de la población costera. **Reducir la dependencia del petróleo con combustibles sintéticos renovables producidos localmente y la electrificación de puertos y ferris** ofrece una oportunidad de inversión y empleo industrial.
2. **España puede liderar la producción europea de e-metanol y e-amoniaco a partir de hidrógeno verde.** Según el [observatorio](#) de T&E, los proyectos anunciados en España superan en volumen a los de cualquier otro país. Para materializarlo, los primeros proyectos necesitan financiación y compradores dispuestos a contratar su suministro a largo plazo. **El Estado debe ofrecer mecanismos de certidumbre de ingresos, como subastas de doble cara o contratos por diferencia, que acerquen las necesidades de productores y navieras y faciliten las decisiones finales de inversión.**
3. **El sector debe asumir las externalidades de sus emisiones y contribuir a financiar esta transformación, sin que ello penalice a los puertos españoles.** El EU ETS cobra la mitad de las emisiones de los viajes con origen o destino fuera de la UE. Por eso, a una naviera le puede compensar hacer escala en un puerto vecino no comunitario justo antes de llegar a Europa y pagar solo por el último tramo. Para evitarlo, **la UE mantiene una lista de puertos de transbordo cercanos cuyas escalas no cuentan, y España debe defender que se amplíe en la revisión de esta Directiva.** Además, **debe reinvertir al menos el 25% de los ingresos recaudados en combustibles sintéticos renovables y en la electrificación portuaria.** En paralelo, **los cruceros deben contribuir como cualquier alojamiento turístico.** Para ello se crearía un gravamen común por pasajero y escala, con

un mínimo de 15 €, que las comunidades autónomas puedan modular y cuya recaudación se quede en la costa.

4. A su vez, la política portuaria debe incorporar los costes que el tráfico marítimo traslada a las ciudades costeras. Los buques atracados siguen quemando combustible a pocos metros de zonas habitadas, y en 2026, solo 5 de los 98 muelles obligados a ofrecer conexión eléctrica en 2030 la tenían en servicio. **España debe acelerar ese despliegue e ir más allá del mínimo europeo, obligando a conectarse a todos los ferris de más de 400 GT y planificando la red eléctrica de los puertos. Las licitaciones de líneas de servicio público deben impulsar la renovación de la flota con ferris eléctricos e híbridos contruidos en Europa**, una oportunidad clara para nuestros astilleros.

MFF (Marco Financiero Plurianual de la UE)

1. **Oponerse a los recortes en la propuesta presupuestaria del MFP.** España debe seguir defendiendo una propuesta de presupuesto ambiciosa y oponerse a mayores recortes durante las negociaciones del MFP. Con la mejora de la posición económica española, el país corre el riesgo de verse perjudicado en el reparto del presupuesto de la UE si se recortan aún más los fondos de la rúbrica 2 (“Competitividad”).
2. **Blindar el Fondo Europeo de Competitividad (ECF) frente a nuevos recortes.** El ECF, y en particular la ventanilla destinada a la transición limpia, puede impulsar la próspera industria de las energías limpias en España, sobre todo en un momento en que el país prevé recibir menor financiación procedente de la Política de Cohesión.
3. **La modernización como vía hacia un consenso común.** La agenda de modernización del próximo MFP puede tender un puente entre los llamados “países frugales” y los defensores de un presupuesto de mayor envergadura. Un acuerdo pragmático evitaría mayores recortes presupuestarios y fijaría nuevas vías sostenibles de financiación; entre ellas, el aplazamiento de los reembolsos de NextGenerationEU podría abrir la puerta a un pacto.
4. **Mantener un marco sólido de rendimiento presupuestario para un impacto duradero.** Garantizar el objetivo horizontal del 35% de gasto medioambiental y la aplicación transversal del principio de “no causar un daño significativo” (*DNSH*, por sus siglas en inglés) para evitar inversiones en activos obsoletos o varados (*stranded assets*).

Plan de Colaboración Nacional y Regional (CNR) de España

1. **Uso de fondos de la UE para electrificar el transporte**, mejorar la resiliencia de las redes de transporte y apoyar la ampliación del transporte público en áreas urbanas. De este

modo, España continuará reduciendo su dependencia de las importaciones de combustibles fósiles.

2. **Reforma del régimen de fiscalidad de los vehículos:** [Modernizar la fiscalidad de los vehículos en España](#) incorporando el principio de “quien contamina paga” e incentivos financieros para la transición hacia la movilidad eléctrica, reduciendo la dependencia de los combustibles fósiles y mejorando la asequibilidad a largo plazo (véase también la [Good Tax Guide](#) de T&E).
3. **Inversiones en la modernización de la red eléctrica:** Dirigir inversiones a la red eléctrica española para aumentar la capacidad de electrificación y la integración de energías renovables. Se recomienda abandonar el principio de orden de llegada (*first-come, first-served*) y despriorizar la nueva capacidad destinada a centros de datos. Mediante el despliegue de la tecnología V2G (del vehículo a la red) y una mayor flexibilidad, España puede reducir las necesidades de capacidad adicional al tiempo que abarata el precio de la electricidad para los hogares.
4. **Impulso a la producción de combustibles sintéticos (e-fuels) en España:** Utilizar el plan CNR para ofrecer un apoyo focalizado a industrias estratégicas con ventaja competitiva en España, en particular al e-SAF (combustible sintético de aviación sostenible) mediante subastas de doble cara (*double-sided auctions*).