

# **CÁMARA DE COMERCIO DE ESPAÑA**

## **Medidas destinadas a la recuperación del **sector de automoción** ante la crisis del COVID-19**

Junio 2020

Índice

▶ ANTECEDENTES.....	1
▶ LA AUTOMOCIÓN, UN SECTOR CLAVE PARA LA ECONOMÍA ESPAÑOLA.....	2
▶ MEDIDAS PARA REACTIVAR EL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN.....	5
➡ MEDIDAS INMEDIATAS PARA EL MANTENIMIENTO DEL TEJIDO PRODUCTIVO....	5
➡ MEDIDAS EN EL CORTO PLAZO PARA EL IMPULSO DE LA DEMANDA.....	9
➡ MEDIDAS EN EL CORTO/MEDIO PLAZO PARA RELANZAR EL SECTOR.....	12
➡ OTRAS MEDIDAS.....	16

## ▶ ANTECEDENTES

La grave crisis sanitaria provocada por la pandemia del COVID-19 y la adopción de medidas restrictivas de carácter extraordinario en un gran número de países para evitar su propagación, particularmente la paralización de una parte significativa de la actividad económica y el confinamiento de la población, están teniendo un impacto negativo muy acusado sobre el Producto Interior Bruto y el empleo a escala global.

En ese sentido, los primeros datos disponibles reflejan una **caída del PIB sin precedentes** en los distintos países afectados. Por ejemplo, en España, de acuerdo al avance de la Contabilidad Nacional Trimestral publicado por el INE, la economía española se contrajo un 4,1% interanual durante el primer trimestre del año. Esta caída del PIB obedece a la intensa reducción de la actividad experimentada en marzo, sobre todo en la segunda quincena del mes, con motivo del establecimiento del estado de alarma y de las restricciones asociadas.

Siendo esta una crisis sobrevenida, provocada por una pandemia de alcance internacional, cabe destacar su carácter asimétrico. Factores como la estructura sanitaria, económica y demográfica de cada país, las distintas formas de enfrentar el problema por parte de las autoridades, la duración del confinamiento de la población, las características de la transición hacia la normalidad o el éxito de las medidas de política económica de los Gobiernos determinarán, en gran medida, el impacto sobre la actividad productiva y el empleo, o lo que es lo mismo, sobre la sociedad y su bienestar.

En el ámbito doméstico, la acción del Gobierno de España y de la Unión Europea debería estar enfocada, primero, en paliar el impacto negativo que la situación está teniendo en nuestra economía para, posteriormente, **centrar los esfuerzos en la reconstrucción económica y social del país.**

Por todo ello, la Cámara de Comercio de España, designada por Ley como órgano consultivo y de colaboración con la Administración General del Estado, ha formulado una serie de propuestas de medidas de política económica, de carácter transversal, para hacer frente a la crisis generada por el COVID-19. No obstante, **la particular estructura sectorial de la economía española y su contribución al Producto Interior Bruto y al empleo de nuestro país, hacen necesaria la formulación de medidas de carácter específico. Éste es el caso de la industria de la automoción.**

## ► LA AUTOMOCIÓN, UN SECTOR CLAVE PARA LA ECONOMÍA ESPAÑOLA

La propagación de la pandemia de COVID-19 y las medidas adoptadas por el Gobierno de España destinadas a mitigar sus efectos en la salud de los ciudadanos, han supuesto la paralización de gran parte de los sectores productivos de la economía nacional y el desplome de la demanda agregada. Además, las medidas que en el mismo sentido se han aplicado en los principales países europeos también han supuesto un impacto negativo en las exportaciones.

Desde el punto de vista de la oferta, la situación generada está teniendo un efecto devastador en las empresas manufactureras en general, pero especialmente entre aquellas que conforman el **sector de la automoción<sup>1</sup>, un eje esencial para la economía española, responsable del 10% del PIB y del 9% del empleo.**

En un principio, durante la primera etapa de propagación de la pandemia, la escasez de suministros procedentes de Asia provocó la ralentización, cuando no la interrupción, de las cadenas de producción de las principales empresas del sector, situación que se fue trasladando al resto de empresas suministradoras de componentes.

A este shock de oferta se le añadió, posteriormente, un shock de demanda derivado de las restricciones a la movilidad de ciudadanos, tanto en España como en los principales países a los que se destina la mayoría de las exportaciones de vehículos ensamblados en las plantas localizadas en nuestro país. Las consecuencias de esta situación se han manifestado en toda su extensión durante abril de 2020. En el ámbito interno, dicho mes se matricularon en España 4.163 turismos, según ANFAC, cuando durante el mismo mes de 2019 el número de matriculaciones superaba las 119.000 unidades. La caída interanual ha sido del 96% (las matriculaciones ya venían de reducirse un 69% interanual en marzo). A este dato hay que añadir una caída sin precedentes en la facturación en talleres mecánicos y actividades afines, dedicados únicamente a garantizar unos servicios mínimos esenciales durante la etapa de confinamiento.

En resumen, es evidente que la **automoción está siendo una de las ramas de actividad más afectadas por las medidas puestas en marcha para mitigar el impacto sanitario del COVID-19**, en tanto en cuanto su actividad se está viendo dañada por la interrupción de las cadenas internacionales de valor y por el hundimiento de la demanda, tanto nacional como vía exportaciones.

---

<sup>1</sup> Dentro del sector de la automoción se incluyen las empresas fabricantes, la industria de equipos y componentes para automoción y las empresas de distribución y de prestación de servicios vinculados a la automoción, como concesionarios, talleres y actividades afines.

Una vez superada la fase más aguda de la crisis sanitaria, y ante la paulatina vuelta a la normalidad, **el sector tiene que afrontar en el corto plazo una serie de retos que marcarán su devenir futuro:**

- Las plantas productivas del sector han vuelto a funcionar en un marco de nueva normalidad en la que será necesario establecer los **protocolos necesarios para garantizar la seguridad y la salud de trabajadores** y resto de agentes vinculados, como proveedores, ante eventuales rebrotes de la pandemia.
- Previsible **caída de la inversión productiva** porque las empresas buscarán, ante todo, mecanismos para mantener su liquidez. Ello repercutirá negativamente en la adquisición de vehículos de carga y en la renovación de flotas.
- **Reducción del poder adquisitivo de los consumidores** como consecuencia del incremento del desempleo, a lo que habrá que añadir un potencial aumento del ahorro asociado a la situación de incertidumbre que se mantendrá más allá del fin del contexto de excepcionalidad, lo que tendrá efectos negativos en la venta de turismos y en otras actividades comprendidas en el sector.

**Los retos anteriores coexistirán con otros de carácter estructural** que ya estaban presentes antes del estallido de la crisis sanitaria, pero que ahora es más necesario que nunca hacer frente:

- **Garantizar la eficiencia de la cadena de suministro** aumentando el control sobre la cadena de valor. Para ello podría ser necesario relocalizar la producción de algunos componentes para evitar situaciones de desabastecimiento como las que se dieron durante el estallido de la pandemia en Asia.
- **Potenciar la transformación digital**, utilizando la analítica avanzada para la toma de decisiones y gestión de los procesos productivos, desarrollando modelos de negocio con base en los nuevos sistemas de movilidad multimodal o adaptando las cadenas productivas para la producción del automóvil del futuro (motorización eléctrica, vehículo autónomo,...). En otro sentido, considerar asimismo los efectos que sobre la demanda pueda tener la implantación y consolidación de la modalidad de teletrabajo.
- **Asegurar la sostenibilidad medioambiental** de los procesos productivos, orientándolos a la fabricación de productos y componentes compatibles con un sistema de economía circular que permita reducir los costes de producción.
- **Impulsar la transición industrial asociada a la nueva movilidad.** El futuro a medio y largo plazo de la industria del automóvil en España, tal y como la entendemos actualmente, está ligado a la evolución hacia un concepto mucho

más transversal de la movilidad en cuya cadena de valor confluyen otros sectores con notable impacto industrial como el sector energético o el de las tecnologías de la información, por citar sólo algunos. Así pues, debe acelerarse esta transición cuyo paradigma es el vehículo eléctrico, conectado y compartido, mediante el impulso de una adecuada política de innovación que aproveche las ventajas competitivas que tiene España.

Ante el complicado contexto económico descrito y los retos a afrontar, muchas empresas del sector ya han puesto en marcha las primeras medidas, entre las que cabe destacar la revisión de todas las partidas de costes e inversión para ajustarse al nuevo contexto económico, la definición de planes de gestión de tesorería que aseguren la liquidez de la empresa, la revisión de las iniciativas detalladas en los planes estratégicos para adaptarlas al nuevo escenario, o la activación de medidas de política económica puestas en marcha por el Gobierno: solicitud de ERTE, moratoria de préstamos o solicitud de líneas de avales ICO, entre otras.

El sector de la automoción no solamente incluye a grandes fabricantes de vehículos o de componentes. También lo conforman pymes cuya actividad depende de la demanda de sus productos por parte de las grandes compañías, concesionarios muy afectados por la paralización de las ventas, o talleres y actividades afines, microempresas o regentados por autónomos en su mayoría, cuya capacidad de aguante en una situación como la descrita es reducida.

**Es por ello que, desde la Cámara de Comercio de España, se considera imprescindible acometer una serie de medidas dirigidas a mantener el tejido productivo del sector español de la automoción e incentivar la demanda de sus productos y servicios.**

## ► **MEDIDAS PARA REACTIVAR EL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN**

Habida cuenta de la importancia que tiene la rama de automoción para la economía española, desde la Cámara de Comercio de España se proponen una serie de medidas que sería necesario acometer a la mayor brevedad, de manera ordenada, para reactivar el sector y aprovechar su capacidad tractora con objeto de promover la recuperación de otras ramas productivas.

En la elaboración de esta propuesta han participado empresas que forman parte de la Comisión de Industria de la Cámara de Comercio de España y de la red de Cámaras de Comercio territoriales.

## ► **MEDIDAS INMEDIATAS PARA EL MANTENIMIENTO DEL TEJIDO PRODUCTIVO**

En el muy corto plazo, mientras se relaja la alerta sanitaria y se va transitando hacia la normalidad, sería **necesario acometer medidas urgentes destinadas a garantizar la subsistencia de las empresas del sector**, de tal manera que, una vez se supere definitivamente la crisis y la actividad se vaya recuperando, todos los trabajadores puedan volver a sus puestos de trabajo. En este sentido, hay que tener en cuenta que el sector se compone de grandes empresas fabricantes, pero también de pymes y microempresas que forman parte de la cadena de valor y que podrían verse abocadas al cierre por la imposibilidad de aguantar una situación de inactividad prolongada. Muchas de estas empresas son proveedoras de materiales y componentes de las grandes multinacionales y su desaparición podría poner en peligro la cadena de suministro.

En este contexto, desde la Cámara de Comercio de España se proponen las siguientes medidas de aplicación inmediata destinadas a mantener el tejido productivo del sector:

- **Protección sanitaria de los trabajadores.** Debería facilitarse la adquisición de EPIs, máquinas de ozono, productos específicos de desinfección, protecciones de superficies de contacto, etc., que permitan a los diferentes agentes económicos del sector desempeñar su actividad en las condiciones sanitarias óptimas. En este sentido, las Administraciones inspectoras responsables deberían acreditar, mediante cartelería especializada, que en cada empresa se han tomado las medidas de protección e higiene adecuadas, a fin de ofrecer la imprescindible confianza tanto a los empleados como a los clientes y proveedores.

- **Aplazamiento de liquidaciones de impuestos.** Las medidas de apoyo financiero a pymes y autónomos, aplicadas hasta ahora mediante el aplazamiento de la deuda tributaria correspondiente a las declaraciones-liquidaciones cuyo plazo de presentación e ingreso finalice antes del 30 de mayo de 2020, deberían ampliarse tanto en términos temporales como a todas las empresas del sector, con independencia de su volumen de operaciones o, en su defecto, sería recomendable elevar el límite de facturación necesario para acogerse a esta medida. En la actualidad el límite de volumen de negocio fijado para la aplicación de esta medida es relativamente reducido (600.000€) y muchas de las empresas que forman parte de la cadena de valor del sector de la automoción, que también tienen que afrontar dificultades financieras y de liquidez, se quedan fuera de su alcance.
- **Cancelación de las deudas que las Administraciones Públicas tienen con las empresas y devolución del IVA.** Es muy importante que las Administraciones aceleren el abono de las facturas pendientes a las empresas del sector y devuelvan el IVA adeudado a la mayor brevedad, en estos momentos en los que garantizar la liquidez del tejido empresarial es esencial para evitar la suspensión de pagos o, incluso, el cierre de empresas.
- **Flexibilización de requisitos para la recuperación del IVA.** Flexibilización de los requisitos formales y materiales para la recuperación del Impuesto sobre el Valor Añadido por impagos de cuotas repercutidas en los supuestos de deudas incobrables y de concurso de acreedores. En una situación de crisis debe evitarse que las empresas se vean obligadas a soportar el coste del IVA ante impagos de sus clientes.
- **Moratoria/aplazamiento de cotizaciones a la Seguridad Social.** Todas las empresas que cumplan con los requisitos exigidos, sin discriminación por dimensión de la plantilla o por facturación, deberían poder beneficiarse de la moratoria/aplazamiento del abono de las cuotas a la Seguridad Social hasta final del presente año, como mínimo, mediante procedimiento acelerado, resolviendo de modo urgente, sin generar recargo de mora del 10% ni solicitar intereses. Además, esta medida debería resultar compatible con la que posibilita la reducción de cotizaciones por ERTE de fuerza mayor. Según las principales asociaciones empresariales del sector, tanto en Portugal como en Francia se ha aprobado una medida similar para todas las empresas.
- **Garantizar la disponibilidad de líneas de crédito para el sector del automóvil.** En el marco de las líneas de avales del ICO que se han habilitado para las empresas en el ámbito de las medidas económicas destinadas a hacer frente a la pandemia del COVID-19, sería necesario asegurar actuaciones concretas para el

sector de la automoción en atención a su relevancia económica. En particular, se propone garantizar líneas de crédito blando por parte del ICO, destinadas a empresas y autónomos ligados al sector de la automoción, tanto en el ámbito industrial como comercial. Estas líneas de crédito serían similares a las habilitadas por el ICO para empresas del sector turístico, también clave para la economía española.

En este sentido, sería asimismo conveniente garantizar recursos para aquellas empresas que hayan acometido inversiones en adaptarse a los nuevos requisitos medioambientales de los vehículos (fabricación o reparación de vehículos de bajas o nulas emisiones, por ejemplo) y que están siendo aún más afectados por la reducción de sus ventas o actividad asociada.

- **Extender la duración de los ERTE y mejorar la flexibilidad vinculada a los mismos.** En la actualidad, buena parte del sector automovilístico se ha acogido al mecanismo de los ERTE por fuerza mayor para ajustarse a la situación derivada de la extensión del COVID-19. Este mecanismo pretende evitar la destrucción del tejido empresarial mientras dure el colapso de la demanda derivado de la situación excepcional que se está viviendo, de tal forma que se pueda mantener la mayor cantidad de empleo posible tras el fin de la crisis sanitaria.

La extensión de los ERTE por fuerza mayor se limita al 30 de junio, con posibilidad de prorrogar ese plazo si persisten restricciones de actividad por razones sanitarias llegada esa fecha. No obstante, es evidente que el sector no volverá automáticamente a la situación pre-crisis al finalizar el contexto de excepcionalidad. La vuelta a la normalidad se deberá acometer gradualmente, en función de la velocidad a la que se recupere el pulso económico y aplicando las medidas de seguridad adecuadas, las cuales, al menos en un principio, impedirán la vuelta al trabajo de muchos empleados para asegurar que se respeten las distancias de seguridad en fábricas, concesionarios, talleres u oficinas.

Por tanto, sería necesario que la aplicación de ERTE por fuerza mayor se extendiera más allá del 30 de junio, al menos durante el periodo de arranque de la actividad, en el que no se llegará a recuperar el pulso y la confianza considerados habituales. Según las patronales del sector, este periodo podría durar entre 8 y 12 semanas después del final de la situación de excepcionalidad.

Por otro lado, muchas empresas optaron por la presentación de ERTE por causas económicas, técnicas, organizativas o de producción, en lugar de acogerse a los ERTE de fuerza mayor descritos anteriormente. Estos ERTE por causas operativas se tramitaron de acuerdo a los plazos reducidos estipulados durante la situación extraordinaria derivada de la pandemia del COVID-19. Dado que esta figura de

flexibilidad no está sujeta a la consideración de carácter extraordinario, sería necesario que los plazos reducidos para su solicitud o renovación se mantuvieran tras la finalización del estado de alarma para facilitar la incorporación paulatina del personal descrita anteriormente. En este sentido, sería necesario aligerar la carga administrativa asociada, para acelerar los plazos, de manera homogénea en todo el territorio nacional.

- **Medidas de flexibilidad laboral adicionales a los ERTE.** Independientemente de la duración del estado de alarma y la finalización de la crisis sanitaria, existe incertidumbre sobre cuál será la evolución del COVID-19. Se trata de un virus nuevo sobre el que todavía no hay suficiente investigación desarrollada y se desconoce cuál será su comportamiento en el futuro. Podría haber rebrotes en los próximos meses, afectando nuevamente a las cadenas de producción o a la demanda. Además, precisamente la evolución de la demanda, tanto interna como externa, es probable que sea muy débil en los próximos meses por el incremento del desempleo y por la pérdida de confianza de los agentes económicos.

En este escenario de incertidumbre, sería necesario que las empresas del sector pudieran aplicar medidas de flexibilidad adicionales a los ERTE con objeto de modular su fuerza laboral operativa en función de las necesidades de producción o de prestación de servicios. Herramientas como las jornadas de descanso compensatorio, las bolsas de horas o la imputación de tiempo de vacaciones, pueden ser de gran ayuda en el escenario de incertidumbre posterior a la crisis sanitaria.

En este contexto, actualmente las vacaciones deben comunicarse a la plantilla cumpliendo un plazo de preaviso de 2 meses. Sin embargo, tras una suspensión de la actividad productiva como la experimentada por la crisis sanitaria, la necesidad de responder a las demandas comerciales que se reciban una vez reanudada la actividad industrial y comercial y la volatilidad de dichas demandas, determina que este plazo de preaviso de 2 meses sea excesivamente oneroso para las empresas.

Por ello, sería necesario que las empresas pudieran fijar las vacaciones con un preaviso inferior a la regla general de 2 meses, si se alegan razones organizativas, productivas, técnicas, o circunstancias sobrevenidas justificadas, en cuyo caso, dicho preaviso será aquel que se acuerde con la representación social, pudiendo, en defecto de pacto, reducirse a un plazo de 15 días. Todo ello con la finalidad de favorecer una mejor respuesta a la evolución de las demandas comerciales e industriales a lo largo del año y así evitar que una falta de visibilidad sobre las

expectativas de actividad a la hora de establecer las vacaciones pueda generar a las empresas un perjuicio adicional al ya causado por el COVID-19.

Ello permitiría, además, maximizar las posibilidades de disfrutar vacaciones en todo el periodo estival, reduciendo durante tal periodo la aplicación de jornadas de ERTE en caso de caída brusca de la demanda comercial una vez finalizada la fase de desescalada.

### **►MEDIDAS EN EL CORTO PLAZO PARA EL IMPULSO DE LA DEMANDA**

Como se ha comentado en el apartado introductorio, es evidente que la pandemia del COVID-19 tendrá un impacto sin precedentes en la economía mundial y, especialmente, en la economía española. **La Cámara de España prevé que el PIB se reduzca casi un 11% en 2020** y la tasa de paro podría superar el 21% de la población activa al finalizar el año, llegándose a perder 1,6 millones de empleos (medidos en términos de empleo equivalente a tiempo completo), respecto a 2019.

La debilidad de la demanda asociada al incremento del paro y al aumento del ahorro en tiempos de incertidumbre, así como la reducción de las partidas destinadas a inversión debido a las necesidades de liquidez de las empresas, permite vislumbrar que el sector de la automoción será uno de los más afectados por la crisis. En esta ocasión, a diferencia de en crisis pasadas, existe cierta incertidumbre sobre el papel que el contexto internacional podría jugar como pilar de la recuperación del sector, ya que los principales socios comerciales de España también están sufriendo los estragos de la pandemia.

Dada la situación, desde la Cámara de España se proponen una serie de medidas en el corto plazo con el fin de impulsar la reactivación de la demanda del sector, una vez concluya la situación de alerta sanitaria:

- **Plan de choque nacional para el impulso de la demanda nacional.** La complicada situación requiere de un plan de choque para incentivar la demanda interna de vehículos, de duración limitada, que ayude a la recuperación global del mercado e impulse la renovación del parque automovilístico español compatible con los objetivos ambientales. En este sentido, las asociaciones del sector destacan que, por cada millón de euros destinado a la renovación del parque, las arcas públicas ingresan 1,7 millones de euros adicionales como recaudación fiscal y se inyecta 3,4 millones de euros al PIB nacional. Es decir, el estímulo de la demanda tendría dos impactos muy positivos en el conjunto de la economía: primero, el rendimiento fiscal de los incentivos que se establezcan y, segundo, la

diseminación de la mayor actividad del sector hacia otras ramas productivas gracias a los eslabonamientos intersectoriales existentes.

El plan de choque de impulso a la demanda debería **apoyar la adquisición de nuevos vehículos (vía compra y renting)**, independientemente de su tipología (turismos, comerciales o industriales), aplicando criterios de neutralidad tecnológica (sin discriminar ayudas según sea la fuente de propulsión), y graduando los incentivos en función del nivel de emisiones de los vehículos. Sería conveniente que el plan contemplase a su vez las adaptaciones de vehículos del parque existente a autogás, como medida sostenible y muy asequible.

Este nuevo esquema de ayudas sería compatible con el Plan MOVES previsto para 2020 (Programa de Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible), centrado únicamente en proporcionar incentivos a la compra de vehículos eléctricos y otras tecnologías eficientes. Con una dotación significativamente mayor, podrá cubrirse además toda la gama de vehículos elegibles, en línea con lo comentado anteriormente. Debería ser un plan coyuntural de gestión única a nivel nacional, para garantizar su rápida puesta en marcha y maximizar su eficacia.

Existen precedentes de planes de estas características, aplicados en España a finales de 2012, durante la fase más dura de la crisis financiera (el Plan PIVE exigía el achatarramiento de los vehículos, requisito que podría modularse en esta ocasión).

Este plan de choque debería complementarse con otro esquema paralelo de apoyo prioritario a la implantación de **infraestructura de recarga eléctrica** tanto en vías urbanas como interurbanas, proporcionando también ayudas a particulares y empresas. Por otra parte, la instalación de infraestructura de recarga no debería limitarse únicamente al ámbito eléctrico, sino que también sería necesario incentivar y facilitar el despliegue en gasolineras de instalaciones de recarga y surtidores que permitan la cobertura de cualquier tipo de demanda de movilidad.

Por último, para garantizar el impacto positivo de este plan sería necesario exonerar de tributación en el IRPF a las subvenciones recibidas por las personas físicas en el marco de ayudas para la compra de vehículos<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Actualmente, las ayudas que se ofrecen están sujetas a tributación en el IRPF, restando atractivo como incentivo para la compra de vehículos.

- **Medidas fiscales para la reactivación del mercado.** La fiscalidad es un instrumento que se ha demostrado muy útil para fomentar la renovación del parque automovilístico, incentivar la demanda y favorecer la circulación de vehículos con características medioambientales más exigentes.

La imposición asociada a la compra del vehículo encarece en último término su precio y desincentiva la compra. Por ello, como apoyo al plan de choque de incentivo de la demanda descrito previamente, se propone un nuevo esquema fiscal para el automóvil enfocado al **uso del vehículo, no a la compra**, basado en:

- Eliminación del impuesto de matriculación y creación de un nuevo impuesto medioambiental, de ámbito estatal y autonómico, que grave el parque automovilístico circulante en función de sus emisiones de CO2 y otros contaminantes nocivos para la salud y la calidad del aire en las ciudades, así como de su antigüedad por su vínculo con las referidas emisiones.
  - Mantenimiento del impuesto de circulación actual, estableciendo una bonificación del 100% para los vehículos eléctricos e híbridos enchufables (etiqueta cero), y una bonificación menor a vehículos híbridos no enchufables y vehículos propulsados por gas natural o gas licuado del petróleo. Se debería trabajar a futuro en un cambio de este impuesto para que grave la contaminación atmosférica de los vehículos en función de su antigüedad (normativas Euro) o etiquetado DGT, que debería revisarse con este criterio de emisiones. Esto permitirá a los municipios abordar de forma directa el problema de la calidad del aire local.
- **Garantizar recursos del ICO en forma de avales para adquisición/ renting de vehículos industriales, autobuses y autocares<sup>3</sup>.** Se espera una fuerte caída en la demanda de vehículos industriales, autobuses y autocares, ante las dificultades de una recuperación inmediata del mercado por la previsible debilidad de las empresas y autónomos. La totalidad de los vehículos industriales se adquieren con financiación, por lo que a las dificultades financieras del momento de las empresas se añaden las restricciones crediticias que terminan por hacer inviable la renovación del parque de este tipo de vehículos. Esta medida, de ayudas mediante avales, complementa el plan de ayudas a la compra y hace viable la renovación o ampliación de las flotas.

---

<sup>3</sup> En el año 2017 se puso en marcha con este enfoque el Plan PIMA FINANCIACIÓN que impulsaba créditos para la compra de vehículos industriales y autobuses con tipos de interés subvencionados a través de las entidades de crédito que firmaron convenios con el ICO.

Estas ayudas se instrumentalizarían a través del ICO, y se destinarían a la compra de vehículos industriales nuevos o seminuevos de menos de cinco años de antigüedad (cuya tecnología ya incorpora avances importantes en beneficio del medioambiente y la seguridad vial).

## ➡ **MEDIDAS EN EL CORTO/MEDIO PLAZO PARA RELANZAR EL SECTOR**

Tras garantizar el mantenimiento del tejido empresarial del sector de la automoción y de incentivar la demanda, un tercer ámbito de actuación se centraría en el relanzamiento de la actividad desde el punto de vista de la oferta. Las medidas que se proponen en este campo tienen un alcance temporal de corto y medio plazo, y el objetivo que persiguen es potenciar la inversión en el sector, en particular, de aquella destinada a la innovación de las empresas y el avance de la industria 4.0.

Estas son las **medidas de oferta** que desde la Cámara de España se proponen para relanzar el sector de aplicación en el corto y medio plazo:

- **Revisión del Plan Estratégico de Apoyo Integral al Sector de Automoción 2019-2025.** Este Plan trata de garantizar un marco estable para las inversiones del sector, pero dada la situación actual y sus consecuencias, sería recomendable actualizar sus objetivos y los compromisos adquiridos, adaptándolos al futuro de la movilidad. En este sentido, una circunstancia que se ha puesto de manifiesto en el transcurso de la crisis sanitaria ha sido la necesidad de fortalecer a la industria española para reducir su dependencia del suministro de terceros países. La industria automovilística se ha visto muy afectada por la paralización de las cadenas de suministro internacionales y, en este sentido, sería aconsejable incluir dentro del Plan propuestas, recomendaciones e incentivos para la reducción de esa dependencia y el impulso de la industria española vinculada.
- **Ayudas a la inversión en el sector.** Sería recomendable impulsar la puesta en marcha de planes para incentivar la inversión en innovación de la industria de automoción, incluyendo tanto la innovación en producto como en procesos. Se propone que las ayudas tengan las siguientes características:
  - Créditos al 0% de interés.
  - Tramo no reembolsable de un 15-20%.
  - Admitir inversión pura, no solo gastos y amortizaciones.
  - Retroactividad desde el 1 de marzo de 2020. Posibilidad de incluir, dadas las circunstancias especiales, la elegibilidad de los gastos/costes desde marzo 2020.

- No exigir garantías o limitar su alcance.

La situación extraordinaria que se está viviendo justifica la puesta en marcha de estos incentivos y está acorde con la flexibilización que ha dispuesto la Unión Europea el pasado 19 de marzo con un nuevo marco de ayudas de Estado que permite la subvención directa de hasta 800.000 euros a las empresas, así como condiciones mucho más favorables sobre los tipos de interés a aplicar.

- **Mejora del marco de deducciones fiscales en I+D+i en innovación.** Se proponen cambios en relación con las deducciones fiscales de la I+D+i en innovación que son de especial relevancia en el sector del automóvil:

- Ampliar el concepto subvencionable a la innovación en procesos dada la relevancia que este aspecto tiene en las plantas instaladas en España, siendo fuente de competitividad y de atracción de inversiones.
- Equiparar la deducción por gasto en innovación a la de I+D, ya que el impuesto de sociedades introduce una deducción del 12% de los gastos en innovación, mientras que para I+D permite una deducción de hasta el 25% de los gastos. Hay que tener en cuenta que el sector de automoción realiza fundamentalmente innovación en procesos y productos, tanto en la fabricación de vehículos como en la de componentes. Por ello, se solicita que estos gastos en innovación puedan también beneficiarse del 25% de deducción en el impuesto de sociedades y del 42% sobre el exceso en los casos en los que los gastos sean mayores que la media de la inversión de los dos años anteriores, como ocurre en las deducciones de I+D.
- Incremento del límite de 3 millones euros para acceder a la monetización de las inversiones realizadas. El límite actual discrimina a las empresas de inversiones intensivas.
- Permitir, de forma temporal, que los certificados de calificación del proyecto, elaborados por entidades certificadoras reconocidas, den seguridad jurídica para el derecho a la deducción, no exigiendo informes motivados cuyo proceso para su obtención se puede alargar una media de 2 años. Es decir, debe ser suficiente el certificado de una entidad certificadora. Además, es necesaria la clarificación de los conceptos de innovación tanto para producto como proceso, con una definición amplia.

- Aprobar medidas de libertad de amortización en las inversiones realizadas en las plantas de fabricación españolas para la electrificación de los vehículos y sus componentes. El efecto de esta medida estaría centrado en el medio y largo plazo, pero sería conveniente su activación una vez superada la crisis sanitaria con el fin de atraer producción de modelos electrificados y sus componentes a las plantas de producción españolas, de tal manera que se incentiven las decisiones de inversión en España frente a otros países.
  - Eliminar la inseguridad jurídica sobre las actividades/inversiones que son susceptibles de acogerse al sistema de incentivos fiscales a la I+D+i establecido en el artículo 35 de la Ley del Impuesto de Sociedades. Por ejemplo, en relación con el software, hay que promover su relevancia en el actual sistema de I+D permitiendo que, cuando la actividad sea novedosa, pueda tener la consideración fiscal de I+D o innovación tecnológica, independientemente de que se haya utilizado software o no. Esta determinación tiene que venir motivada por el grado de creatividad o novedad del proyecto.
  - Eliminar cualquier discrecionalidad e incrementar la confianza de los contribuyentes a la hora de presentar acuerdos previos que garantizaran seguridad jurídica a la hora de aplicar el incentivo fiscal del denominado *Patent Box*.
- **Favorecer la colaboración público-privada para la innovación y la digitalización**, dirigida a la mejora de los procesos industriales del sector de la automoción, el impulso del conocimiento científico y técnico, el ahorro energético, la optimización del respeto al medio ambiente, el fomento de la economía circular y el impulso de la Industria 4.0. No en vano, la crisis sanitaria ha puesto de manifiesto la importancia y potencial de la colaboración público-privada en el ámbito investigador. La existencia de protocolos, recursos y entornos que faciliten la canalización de esta cooperación es necesaria por su evidente apoyo al interés colectivo.

En este sentido, el sector público puede apoyar expresamente la financiación de proyectos empresariales vinculados a la innovación y el mundo digital, especialmente en sus etapas iniciales. Estas inversiones, por lo general, son costosas y están sometidas a una incertidumbre elevada, lo cual constituye una barrera importante para su materialización, particularmente en el caso de las pymes. Por ello, el sector público (por ejemplo, a través del ICO), como inversor institucional, podría aportar recursos, que permitirían a las empresas abordar proyectos de mayor envergadura y con mayores garantías, permitiendo

asimismo la contención de costes y riesgos. De este modo, los esfuerzos empresariales se enfocarían principalmente hacia el desarrollo del proyecto, en lugar de derivar recursos hacia otros ámbitos (gestión financiera, etc.).

- **Dotar presupuestos para proyectos de innovación y demostrativos, que fomenten la colaboración intersectorial y el desarrollo de una nueva cadena de valor que garantice el fortalecimiento y la sostenibilidad de la industria de la automoción a largo plazo.** La inversión en innovación debe ir principalmente dirigida a potenciar las ventajas competitivas para generar y desarrollar la nueva movilidad, cuyo paradigma es el vehículo eléctrico, conectado, compartido y autónomo. Para ello España parte en una posición de liderazgo en la industria de fabricación de automóviles, de energías renovables y de transformación digital. No se debe ralentizar el desarrollo de la tecnología ligada a la nueva movilidad y, a modo solo de ejemplo, deben dotarse programas para el desarrollo de proyectos en los siguientes campos:
  - Tecnologías de fabricación y montaje de vehículos electrificados
  - Almacenamiento energético: fabricación, implantación, segunda vida y reciclaje de baterías, almacenamiento energético a gran escala,...
  - Tecnologías y servicios de recarga: fabricación de puntos de recarga rápidos y ultrarrápidos, interoperabilidad, V2X, recarga inteligente,...
  - Tecnologías digitales para el vehículo autónomo y vehículo compartido,...

## ➔ **OTRAS MEDIDAS**

Como complemento a las medidas propuestas de aplicación urgente y en el corto y medio plazo para garantizar la subsistencia del sector de la automoción y sentar las bases para su recuperación, es posible identificar otras **actuaciones complementarias** cuya aplicación contribuiría también a consolidar el proceso.

- **Salvaguardar la demanda externa.** Más del 80% de la producción de las plantas automovilísticas establecidas en España se destina a terceros países, por lo que será la demanda externa la que determine en gran medida la capacidad de recuperación del sector. Sin embargo, existe incertidumbre sobre la incidencia que puedan tener las exportaciones de vehículos en esa reactivación, ya que la pandemia del COVID-19 también ha golpeado a nuestros principales socios comerciales, destino de la mayor parte de las ventas de las fábricas españolas.

Teniendo en cuenta lo anterior, desde el Gobierno de España se deberían defender a nivel europeo medidas que aseguren el funcionamiento del mercado único europeo, principal destino de la producción de la industria automotriz española. En concreto, independientemente de la duración de la situación de excepcionalidad en los distintos países, el transporte de mercancías debería quedar exento del cierre de fronteras y los Estados miembros deberían consensuar las medidas de control fronterizo para apoyar el funcionamiento del mercado único. Si fuera necesario mantener en el tiempo los controles en frontera, se debería dar prioridad al transporte de mercancías, por ejemplo, mediante el establecimiento de "carriles verdes" que faciliten el tránsito aduanero.

- **Subvenciones directas.** Entre las medidas que permite la Comisión Europea para el apoyo a empresas afectadas por la situación excepcional del COVID-19 se encuentran las ayudas directas a empresas, otorgando subvenciones para pagar los costes en un momento en el que las empresas carecen de ingresos, o estableciendo exenciones de impuestos que permitan aliviar los problemas de liquidez de nuestro tejido empresarial.

El Gobierno ha optado por otras vías de ayuda que también permite la Comisión Europea, pero que son menos directas, como es la concesión de garantías de préstamos. Si bien es comprensible esta decisión, dada la difícil situación de las arcas públicas que desaconsejan incrementar los gastos (deuda pública en el entorno del 96% del PIB al finalizar 2019), sería recomendable considerar temporalmente y de modo limitado este tipo de ayudas directas, siempre en los márgenes permitidos por la Comisión, para empresas específicas de sectores clave, como es el de automoción, con necesidades imperiosas de liquidez.