

Plan de impulso de la cadena de valor de la industria de la automoción:



Hacia una movilidad sostenible y conectada



GOBIERNO DE ESPAÑA



AGENDA 2030

INTRODUCCIÓN

La automoción: un sector clave en la economía española y en la movilidad sostenible

El sector de la automoción juega un papel estratégico en la economía española, con un efecto tractor por su peso en el PIB nacional y el empleo directo e indirecto y su aportación en la balanza comercial y en la inversión en innovación que se refleja en una constante mejora de nuestra competitividad. Representa hasta el 10% del PIB y el 19% del total de las exportaciones españolas. Emplea 650.000 personas de manera directa y casi 2 millones de puestos de trabajo en total están ligados al sector.

La cadena de valor de la automoción es una de las actividades económicas industriales y comerciales más afectadas por la actual crisis sanitaria del coronavirus. A los cortes de las cadenas de suministro mundiales en un sector que exporta el 80% de la producción, se han unido las intensas caídas de la demanda en nuestros mercados de exportación ante las medidas de restricción de la movilidad. Todo ello ha generado una gran incertidumbre en el mercado de automoción nacional, europeo e internacional.

La industria de la automoción es estratégica y es un sector con efecto tractor a lo largo de toda la cadena de valor, desde la fabricación de componentes de vehículo o de bienes de equipo para la infraestructura de recarga de vehículo eléctrico, hasta la fabricación de vehículos completos o el ámbito de la logística, este último con sinergias importantes con otros sectores de la economía. En concreto, se trata del tercer sector industrial de España, tras alimentación y química, y el primer sector exportador, con un claro efecto tractor en otras industrias como la del refino, siderurgia y bienes de equipo.

En concreto, en el ámbito de la electromovilidad, España cuenta ya con una importante cadena de valor industrial para las infraestructuras de recarga, ligada a los sectores de bienes de equipo y la electrónica de potencia, con una aportación de fabricación nacional de entre el 70 y el 90%. En cuanto a la fabricación de vehículos eléctricos, pese a representar todavía un porcentaje pequeño de la producción, nuestro país dispone de ecosistemas de fabricación relevantes en determinados segmentos como los autobuses, o las motocicletas, un sector en el que en los últimos años se han desarrollado y crecido exponencialmente varias empresas españolas. En el sector de los turismos se continúa consolidando, con al menos 5 modelos actualmente en fabricación y otra docena adjudicada y prevista para los próximos años, todo lo cual permitiría aumentar rápidamente el peso de estos vehículos limpios en el parque nacional. España cuenta con 20 de las 300 entidades que integran la **Alianza Europea por las Baterías** y la plataforma tecnológica europea de las baterías, **Batteries Europe** (impulso a la cadena de valor y a la puesta en marcha de nuevas plantas de celdas y packs).

- España es el 2º mayor fabricante de automóviles de Europa y el 8º a nivel mundial.
- 1º Fabricante europeo de vehículos comerciales.
- 1º Fabricante europeo de motocicletas eléctricas.
- Las primeras marcas de automoción están establecidas en España, y uno de los tres principales fabricantes de infraestructura de recarga eléctrica es español.
- 17 Plantas de Fabricación de automóviles instaladas en territorio español, con más de 15 modelos electrificados previstos en los próximos años.

- Más de 1.000 empresas fabricantes de componentes, equipos de la cadena de suministro, electrónica de potencia e infraestructura de recarga.
- El 82% de los vehículos y el 50% de los bienes de equipo eléctrico fabricados en España se exportan a más de 100 países.

En el camino hacia la “nueva normalidad”, la movilidad es uno de los grandes desafíos. La Administración se encuentra ante el reto de garantizar una movilidad segura y sostenible en la que confíe la ciudadanía y que responda a los nuevos patrones, desde modelos de vehículos más sostenibles, el refuerzo al transporte público metropolitano o el desarrollo de nuevos modos y servicios de transporte. La industria de automoción es uno de los sectores que más puede aprovechar los cambios asociados a la nueva movilidad ligada a los procesos de descarbonización y de transformación digital. Ambos retos requieren de la inevitable adaptación del personal y sus cualificaciones a ese escenario futuro de movilidad sostenible y conectada.

Una reactivación rápida y duradera

Toda la cadena de valor de la automoción y la movilidad sostenible tienen un papel clave en el proceso de reconstrucción en torno a la movilidad segura, sostenible y conectada con un enorme potencial económico, laboral y de competitividad:

- **Nueva movilidad urbana y metropolitana**, facilitando los desplazamientos habituales de la ciudadanía de forma segura, aprovechando las oportunidades de la digitalización, estimulando nuevos servicios y modelos de negocio y generando actividad a corto plazo en la reordenación de los espacios urbanos.
- **Cadena de valor industrial**, que nos permita dar respuesta con tecnología propia a las nuevas necesidades de movilidad, poner en valor el “ecosistema industrial” conformado especialmente por pequeñas y medianas empresas, digitalizar para ser más competitivos y orientar los esquemas de producción a las demandas del mercado exterior.
- **Electrificación del transporte**, en línea con los objetivos de descarbonización y como apoyo a un sistema eléctrico cada vez más renovable en sus fuentes, aprovechando la importante cadena de valor existente en nuestro país para atraer inversiones en fabricación de nuevos modelos electrificados y baterías.
- **Innovación en la movilidad**, activando el desarrollo de nuevas tecnologías que permitan desplegar un sector de automoción competitivo en España en el medio y largo plazo. Donde el vector H₂ renovable, el impulso de los cargadores bidireccionales, la carga rápida y ultrarrápida, la recarga inteligente o el diseño de nuevos prototipos para una movilidad eficiente, sostenible y segura ofrecen oportunidades en la movilidad sin emisiones.

Un plan de recuperación europeo “Next Generation EU”

La Comisión Europea ha presentado una propuesta de plan de respuesta a la crisis, Next Generation EU, que estaría dotado con 750.000 millones de euros y se articularía mediante diversos instrumentos de transferencias y préstamos. El Plan de Recuperación debe atender a los sectores que se manifiestan como estratégicos desde una triple óptica:

- I. construir una Europa más sostenible, resiliente y justa, acelerando las transiciones energética y digital
- II. impulsar los sectores tractorales sobre la actividad y el empleo
- III. apoyar los diferentes ecosistemas industriales, con el fin de garantizar la autonomía estratégica de las cadenas de valor y proteger en particular las pequeñas y medianas empresas.

En el ámbito de la automoción, la Comisión propone acelerar la producción y desarrollo de vehículos sostenibles y combustibles alternativos, fijar mecanismos de financiación europeos para el desarrollo de infraestructura de recarga de vehículo eléctrico, la renovación de flotas por vehículos eléctricos por parte de municipios y empresas, e infraestructura de transporte sostenible para el cambio modal a una movilidad más limpia.

Indica también que la inversión pública para relanzar la recuperación del sector de la automoción debe ir asociada al compromiso de la industria de invertir en movilidad más limpia y sostenible.

Este proceso de transformación estratégica tiene como objeto la consecución de una economía moderna, eficiente y competitiva, y de una sociedad próspera y justa, con el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en 2050 y desacoplar el crecimiento económico del uso de recursos energéticos y materiales. **Estos retos son comunes al conjunto de países de la Unión Europea y requieren de una respuesta conjunta para impulsar la actividad económica y la creación de empleo con el fin de dejar atrás cuanto antes el impacto negativo de la emergencia sanitaria en el marco de los objetivos de sostenibilidad y en coherencia con el Pacto Verde Europeo, y el fortalecimiento de nuestra industria, en línea con la Estrategia Industrial Europea y la propuesta comunitaria de mayo de 2020.**

Un Plan de impulso hacia la modernización, la descarbonización y la digitalización

En el actual proceso de reconstrucción económica y social, es urgente poner en marcha un Plan de impulso a toda la cadena de valor de la Industria de la Automoción, para posibilitar una rápida recuperación, paliar en la medida de lo posible los efectos adversos del COVID19 sobre su competitividad y asegurar la continuidad y liderazgo del sector mediante su adaptación a los retos identificados y la orientación a la sostenibilidad. Un Plan con medidas a corto y medio plazo que se integren dentro de una estrategia europea y puedan ser escaladas y reforzadas con las acciones e instrumentos financieros que se desarrollen en ese ámbito.

En este contexto, el gobierno presentará un ambicioso Plan de Inversiones y Reformas a Bruselas para ser financiado con el Fondo de Recuperación-Next Generation EU, de modo que se destine una parte de los recursos a reforzar la autonomía estratégica, la modernización, la descarbonización y digitalización de nuestro sector de la automoción, con una aproximación basada en las siguientes palancas:

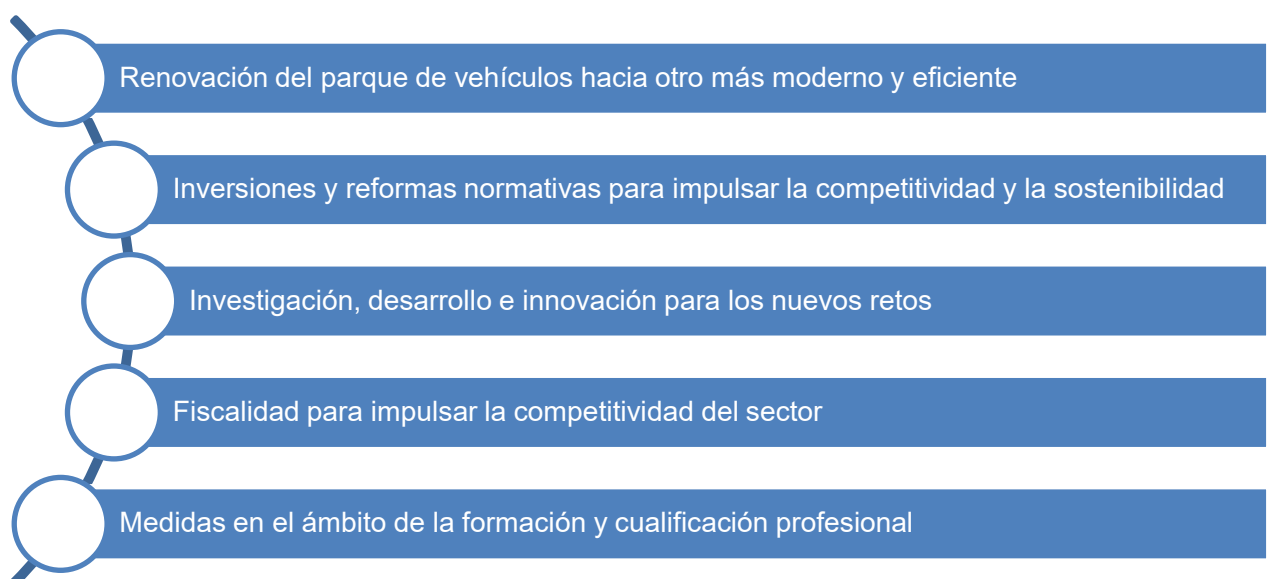
- **Garantizar la resiliencia de nuestra economía, y particularmente de la industria.**
- **Impulso a la inversión industrial,** basada en proyectos de innovación, que permitan a España posicionarse como plataforma mundial en la producción de vehículos de nulas de CO₂ y en la fabricación de elementos clave para esos vehículos, como las baterías o el hidrógeno renovable.

- **Ampliar la autonomía industrial de nuestro país, en coherencia con el marco comunitario**, acercando las producciones a los puntos de consumo, para evitar desabastecimiento de bienes de primera necesidad en momentos críticos como el actual, y que, en el sector de la automoción, se visualiza en conseguir fijar producciones de celdas, packs de baterías y otros elementos críticos.
- **Orientación estratégica hacia los compromisos adquiridos por España y la Unión Europea** a medio y largo plazo, con el objetivo de la neutralidad climática en 2050.
- **Integración de las empresas españolas en las grandes cadenas de valor industriales estratégicas** de la movilidad y la automoción, posicionando a nuestro país en el ámbito europeo y global como nodo central de los grandes vectores de transformación del sector.
- **Mejora de la competitividad del sector de la automoción**, a través de modificaciones de aquellos marcos regulatorios en ámbitos como la logística, la digitalización o la capacitación profesional, que se han quedado obsoletos y no responden a los grandes objetivos estratégicos fijados hasta el año 2050.

Las medidas a corto plazo, si bien contendrán los efectos perjudiciales de la situación, deben ser coherentes y complementadas por medidas a medio y largo plazo, pues, en términos generales, los fondos públicos son mucho más efectivos si son empleados para mejorar las capacidades estructurales de nuestros agentes económicos. Así, se han dividido las medidas en dos grandes grupos:

- Medidas de impacto a corto plazo, que se implementarán y ejecutarán en este año 2020
- Medidas estratégicas de medio plazo, que se implementarán y ejecutarán a partir del próximo año 2021 y que podrán ser financiadas con el apoyo de los fondos europeos para la recuperación.

Las medidas de este Plan se articulan en torno a **cinco grandes pilares**:



Estos cinco pilares se componen a su vez de **21 medidas** de tipo económico, fiscal, normativo, logística, competitividad, formación y cualificación profesional, compra pública sostenible y

planificación estratégica. Cuenta con un presupuesto **total de 3.750 millones de euros**, donde se movilizarán 1.535 millones de euros desde 2020 y otros 2.215 millones de euros entre los años 2021 y siguientes:

- 300 millones de euros en renovación del parque público, infraestructura de recarga, adaptación de las ciudades a las nuevas necesidades de movilidad, y la electrificación del transporte.
- 250 millones de euros en renovación del parque hacia uno más sostenible y eficiente.
- 415 millones de euros en investigación, desarrollo e innovación, con el impulso a la digitalización, conectividad y soluciones innovadoras en la movilidad sostenible y su industria asociada.
- 2.690 millones de euros para inversiones en cadena de valor de la industria entre 2020 y 2022.
- 95 millones de euros en cualificación y formación profesional.

Además, estas inversiones se suman a nuevas medidas fiscales orientadas a fomentar las inversiones en la cadena de valor de movilidad eléctrica, sostenible y conectada, así como a medidas normativas que permitirán activar la inversión privada en este sector.

Finalmente, el Plan cuenta con una **serie de compromisos por parte del sector que suponen un importante complemento a esta acción pública y reflejan una visión e intereses compartidos** sobre la necesidad de abordar conjuntamente la necesaria transformación del sector.

CINCO PILARES CLAVE

1 Renovación del parque de vehículos hacia otro más moderno y eficiente

DOTACIÓN TOTAL

550.000.000 €

El parque de vehículos en España tiene una antigüedad media de 12,7 años, mientras que el mercado de vehículos de más de 20 años ha crecido un 18% en los últimos años. Mientras, la normativa europea sobre emisiones es cada vez más estricta, fijando objetivos vinculantes de reducción de emisiones para las nuevas matriculaciones, con una media de 95 gramos de CO₂ por km recorrido (gCO₂/km) para turismos a partir de 2020, reduciéndose en 15% y 37,5% a partir de 2025 y 2030 respectivamente. Por ello, los nuevos vehículos, además de mejores prestaciones, incorporan paulatinamente mejoras de emisiones, a la vez que progresivamente se generalizan la fabricación y ventas de vehículos de cero o bajas emisiones. Con el objetivo de acelerar la reducción de emisiones del parque automovilístico español, facilitar la sustitución de vehículos antiguos y contaminantes por vehículos más limpios e impulsar la competitividad de las empresas y autónomos de nuestro país a partir de los ahorros en combustible que supone la renovación de su flota, se presentan las siguientes medidas.

| MEDIDAS A CORTO PLAZO (2020) | Responsable | Dotación (€) | Fecha |
|---|---|--------------|------------|
| Programa de impulso a la movilidad eléctrica y sostenible (Plan MOVES) | Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico | 100.000.000 | Junio 2020 |
| Programa de renovación del parque | Ministerio de Industria, Comercio y Turismo | 250.000.000 | Junio 2020 |
| Renovación del parque de vehículos de la Administración General del Estado con vehículos sin emisiones | Ministerio de Hacienda | 100.000.000 | Julio 2020 |
| Habilitación de uso parcial del superávit de las Entidades Locales para la renovación eficiente de las flotas | Ministerio de Hacienda | 100.000.000 | Julio 2020 |
| MEDIDAS ESTRUCTURALES A MEDIO PLAZO (2021 Y SIGUIENTES) | Responsable | Dotación (€) | Fecha |
| Actualización de las etiquetas medioambientales de la DGT | Ministerio del Interior | --- | Julio 2021 |
| Plan de despliegue de infraestructura de recarga de vehículo eléctrico | Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico | --- | 2020-2021 |

1.1 Programa de impulso a la movilidad eléctrica y sostenible (Plan MOVES)



Activación inmediata de la edición 2020 de este plan de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible, fijando así un marco de apoyo sostenido en el tiempo que aporte previsibilidad y certidumbre al sector, facilitando la continuidad de las inversiones en movilidad sostenible, electrificación de la flota de vehículos, despliegue de infraestructura de recarga y adaptación de las cadenas de valor para dar cobertura a la demanda de movilidad eléctrica y sostenible (Ver Anexo I). Este plan

está orientado en cuatro ejes de actuación:

- Adquisición de vehículos de energías alternativas incluyendo vehículos eléctricos y vehículos de transporte pesado de mercancías con gas natural, clave para el sector logístico
- Despliegue de infraestructura de recarga de vehículo eléctrico, con una especial incidencia en generación de empleo y el aprovechamiento de la cadena de valor industrial.
- Sistemas de bicicleta eléctrica compartida, destinada a usos públicos por parte de ayuntamientos o áreas metropolitanas, o a usos privados en el ámbito de empresas, polígonos industriales, etc.
- Medidas para una movilidad eficiente a los centros de trabajo y Plan de choque de adaptación rápida por parte de entidades locales, como medidas de fomento de desplazamientos individuales a pie y en bicicleta.

Se prevé que cada millón de euros destinado al plan MOVES suponga la generación de entre 3,6 y 4,1 millones de euros adicionales al PIB nacional y un aumento de los ingresos fiscales de entre 1,5 y 1,6 millones de euros. Este programa está dotado con 100 millones de euros, y su gestión se llevará a cabo de forma compartida con las Comunidades Autónomas de acuerdo con sus competencias.



1.2 Programa de renovación del parque

Esta medida tiene como objetivo la sustitución de los vehículos más antiguos por modelos más limpios y más seguros, mediante un programa de renovación que incorpora criterios ambientales. Aplicando el criterio de neutralidad tecnológica, este programa incentiva la sustitución de vehículos contaminantes en circulación por vehículos cero o de bajas emisiones. El programa se aplicará tanto a turismos y vehículos comerciales ligeros, como a vehículos

industriales pesados y autobuses. Además, la aplicación del programa estará vinculada al achatarramiento de un vehículo antiguo (ver Anexo II) por cada uno nuevo que se acoja al mismo.

Este programa establece un límite superior de precio para los turismos de 35.000€ (45.000€ en caso de personas con movilidad reducida o vehículos con etiqueta “CERO”). Se trata de una medida, además, que implica el compromiso del sector mediante un descuento obligatorio y equivalente de la misma cuantía que la ayuda estatal.

En el caso de turismos será obligatorio el **achatarramiento de un vehículo** de al menos 10 años de antigüedad, y el vehículo a adquirir deberá contar con **etiqueta energética A o B** (el 45% más eficiente de la oferta) y **emisiones inferiores a 120 gCO₂/km**. Las ayudas variarán en función de las emisiones del vehículo, **priorizando los más eficientes**, y existirá una ayuda adicional por achatarramiento de vehículos de más de 20 años, beneficiarios con movilidad reducida o aquellos que pertenezcan a hogares con ingresos mensuales inferiores a 1.500 euros.

Un plan global de estas características permite que por cada millón de euros invertido se reduzcan cada año 716.000 tCO₂, 4.600 t NOx y 400 t de partículas materiales, aparte del retorno fiscal correspondiente.

1.3 Renovación del parque de vehículos de la Administración General del Estado con vehículos sin emisiones

Renovación en el corto plazo, entre 2020 y 2021, de la flota de vehículos de la Administración General del Estado por vehículos con la etiqueta CERO, salvo en el caso que se acredite que no existen vehículos CERO que cumplan con las necesidades mínimas de servicio, en cuyo caso podrán sustituirse por vehículos con la etiqueta ECO.

1.4 Habilitación de uso parcial del superávit de las Entidades Locales para la renovación eficiente de las flotas

Con la actual normativa, el gasto de inversión (al igual que los gastos no financieros) computa a efectos de la aplicación de la regla de gasto, salvo que, mediante norma con rango de ley, se prorrogue anualmente la regla especial del destino del superávit a financiar inversiones financieramente sostenibles. En 2020, se habilitará esta regla especial para destinar parte del superávit o del remanente de tesorería para gastos generales de 2019 para que, por parte de las Entidades Locales que cumplan los requisitos que establece la Ley Orgánica de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, puedan financiar la renovación de los vehículos destinados a determinados servicios públicos esenciales.

Esta medida plantea autorizar el uso por parte de las Entidades Locales de parte de su superávit para la renovación de sus flotas con vehículos CERO, salvo en el caso que se acredite que no existen vehículos CERO que cumplan con las necesidades mínimas de servicio, en cuyo caso podrán sustituirse por vehículos con la etiqueta ECO.

Incluye también el gasto de inversión en infraestructura de recarga para el uso de los vehículos adquiridos para la prestación de aquellos mismos servicios públicos esenciales.

1.5 Actualización de las etiquetas medioambientales de la DGT

La Dirección General de Tráfico establecerá un grupo de trabajo interministerial que deberá valorar la necesidad de una actualización de las etiquetas medioambientales, consensuada con el sector y con el resto de agentes involucrados y, en su caso, elevará una propuesta en los próximos 6 meses.

El sistema de etiquetado actual (Etiquetas CERO, ECO, C, B) ha permitido una clasificación cada vez más conocida del parque de vehículos, y aportar coherencia a políticas de ámbito estatal, autonómico y local en función del potencial contaminador de los vehículos. Sin embargo, la evolución tecnológica es una realidad y los nuevos vehículos que incorporan estas innovaciones deberían ser catalogados dentro de las posibilidades que ofrece el sistema de etiquetas actual, o bien añadiendo nuevas etiquetas.

1.6 Plan de despliegue de infraestructura de recarga de vehículo eléctrico

Implementación de aquellos mecanismos normativos y de impulso que sean necesarios para el despliegue acelerado de una infraestructura de recarga de primer nivel en nuestro país, con el objetivo de lograr los 50.000 puntos de recarga antes de 2023.

- Desarrollo de mapa interactivo interoperable con ubicación y estado de los puntos de carga en vía pública.
- Garantizar la interoperabilidad y accesibilidad de la infraestructura de recarga.
- Simplificación de la tramitación administrativa para la infraestructura de recarga.
- Medidas normativas para la instalación de infraestructura de recarga en determinados aparcamientos, así como en las estaciones de servicio con mayores ventas.
- Despliegue de infraestructura de recarga en los municipios del país, estableciendo objetivos mínimos en función del número de habitantes del municipio.

2 Inversiones para impulsar la competitividad y la sostenibilidad

| | |
|-----------------------|------------------------|
| DOTACIÓN TOTAL | 2.690.000.000 € |
|-----------------------|------------------------|

La cadena de valor de la movilidad sostenible y la automoción en España está bien posicionada para identificar y anticiparse a los nuevos retos globales. Para atraer y movilizar las inversiones necesarias para adaptar y orientar la industria hacia las nuevas demandas de los mercados y los objetivos de sostenibilidad, la adjudicación de fabricación de nuevos modelos eléctricos o de hidrógeno y el desarrollo de nuevos modelos de negocio, de modo que la creación de empleo sea sostenible en el tiempo y resiliente ante futuros desafíos, es necesario un marco de acompañamiento al sector, además de mejorar la logística con objetivo de reforzar la competitividad, para lo cual se desarrollan las siguientes medidas:

| MEDIDAS A CORTO PLAZO (2020) | Responsable | Dotación (€) | Fecha |
|---|---|--------------|------------|
| Flexibilización temporal de la línea de préstamos Reindus | Ministerio de Industria, Comercio y Turismo | 390.000.000 | Julio 2020 |
| Línea ICO vehículos de uso profesional: avales para la financiación de vehículos comerciales e industriales | Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital | 500.000.000 | Junio 2020 |

| MEDIDAS ESTRUCTURALES A MEDIO PLAZO (2021 Y SIGUIENTES) | Responsable | Dotación (€) | Fecha |
|---|--|---------------|-----------|
| Optimización del programa de préstamos Reindus | Ministerio de Industria, Comercio y Turismo | 1.800.000.000 | 2021-2022 |
| Mejora de la competitividad en la logística de transporte | Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana | --- | Mayo 2021 |

2.1 Flexibilización temporal de la línea de préstamos Reindus

Adaptación de las condiciones de la línea de préstamos del Plan de Reindustrialización (Reindus) modificando a la baja los tipos de interés de los préstamos (0,1% para pymes y 0,19% para las grandes empresas, el primer año), ampliación de los conceptos elegibles a las inversiones y retroactividad para los proyectos iniciados desde el 1 de marzo de 2020.

2.2 Línea ICO vehículos de uso profesional: avales para la financiación de vehículos comerciales e industriales

Establecimiento de un sub-tramo específico de la línea de avales ICO-COVID para la financiación de la renovación de la flota de vehículos para uso profesional. Este sub-tramo está dirigido a autónomos y empresas, y facilitará la renovación de los vehículos comerciales e industriales, incluyendo autobuses y autocares con avales de hasta el 80%.

2.3 Optimización del programa de préstamos Reindus

Para las convocatorias de 2021 y 2022, se establecerá un fondo para la gestión de este programa que proporcionará una financiación de los proyectos del sector industrial más acorde a sus necesidades y de forma más flexible. El sector de la automoción se podrá beneficiar con una parte sustantiva de este programa.

2.4 Mejora de la competitividad en logística de transporte

La amplia cadena de valor del sector, desde la fabricación de componentes hasta la distribución final, depende del ámbito logístico como palanca de competitividad. Por ello, se introducen una serie de medidas orientadas a mejorar la competitividad del transporte destinado tanto a la cadena de suministro del sector como a la exportación de los bienes fabricados en nuestro país, en transporte por carretera, ferroviario y marítimo.

Transporte por carretera: Impulsar la mejora de la eficiencia del transporte mediante la utilización de camiones de 4,5m de altura y 44 toneladas, tipología que supone mayor carga por viaje, reduciendo además las emisiones contaminantes y de CO₂.

Transporte ferroviario: Impulsar la adaptación de las infraestructuras ferroviarias para admitir trenes de hasta 750m de longitud en los corredores ferroviarios, especialmente los corredores atlántico y mediterráneo, con mayores tráficos y completando los accesos a los puertos integrados en dichos corredores.

Transporte marítimo: Se estudiarán diversas medidas en el sistema portuario que abaratan los costes logísticos, contribuyendo a apuntalar los costes logísticos del sector de automoción.

3 Investigación, desarrollo e innovación para los nuevos retos

DOTACIÓN TOTAL

415.000.000 €

La continuidad y competitividad de la industria de la automoción en España depende en gran medida de su capacidad de innovar, para posicionarse de forma adecuada ante los nuevos retos. En una economía del conocimiento, las inversiones en investigación, desarrollo e innovación son generadoras de competitividad y de nuevos productos y modelos de negocio, permitiendo afrontar los retos desde nuevas perspectivas o aportando más flexibilidad al sector.

| MEDIDAS A CORTO PLAZO (2020) | Responsable | Dotación (€) | Fecha |
|--|---|--------------|------------|
| Innovación industrial en H ₂ renovable: movilidad sostenible | Ministerio de Ciencia e Innovación | 25.000.000 | 2020 |
| Proyectos singulares de innovación industrial en movilidad sostenible (MOVES Singulares) | Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico | 30.000.000 | 2020 |
| MEDIDAS ESTRUCTURALES A MEDIO PLAZO (2021 Y SIGUIENTES) | Responsable | Dotación (€) | Fecha |
| Mejora de la conectividad y apoyo a la dotación de conexiones de muy alta velocidad | Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital | 260.000.000 | 2021-2024 |
| Compra pública de innovación para infraestructuras de movilidad | Ministerio de Ciencia e Innovación | 100.000.000 | Julio 2021 |

3.1 Innovación industrial en H₂ renovable: movilidad sostenible

Aprovechamiento y orientación de las capacidades industriales existentes hacia modos de transporte público (autobús, tranvía y ferrocarril) y privado (personas y mercancías) de hidrógeno renovable. Incluye el desarrollo de nuevas tecnologías y prototipos orientados a nuevos modelos para el mercado doméstico y anticipación a las necesidades de los mercados de exportación.

Este programa se ejecutará usando el instrumento “Misiones de Ciencia e Innovación: Movilidad Sostenible e Inteligente”, incrementando la dotación y dando prioridad a los proyectos que cumplan el objetivo descrito.

3.2 Proyectos singulares de innovación industrial en movilidad sostenible (MOVES Singulares)

El programa de ayudas MOVES Singulares se orientará a proyectos de innovación en cadena de valor de la movilidad sostenible y el vehículo eléctrico, en medidas que reduzcan el consumo de energía final y las emisiones de dióxido de carbono.

Se lanzará una convocatoria para proyectos de desarrollo o innovación de nuevos procesos o prototipos de modelos de vehículos cero emisiones, de integración de infraestructura de recarga

avanzada, redes inteligentes y vehículo eléctrico y de aplicaciones de nuevos desarrollos de baterías y almacenamiento eléctrico.

3.3 Mejora de la conectividad y apoyo a la dotación de conexiones de muy alta velocidad

En el plan de conectividad del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital están previstas medidas de apoyo a la dotación de conexiones de muy alta velocidad en los entornos fabriles. Además, se dotarán de conectividad ciertas vías de transporte terrestre mediante corredores de cobertura 5G. Los corredores 5G favorecerán el incremento de la competencia en los sectores de las telecomunicaciones, transporte y logístico. La importancia de los corredores de transporte para el desarrollo de 5G es reconocida por la Unión Europea, estableciendo el objetivo estratégico de disponer de cobertura en las principales vías de transporte terrestre.

Para ello se trabajará en la Estrategia de desarrollo de infraestructuras 5G en corredores primarios y secundarios que permita desarrollar casos de uso de vehículos conectados para aplicaciones de conducción asistida y autónoma. El despliegue de casos de uso 5G en empresas de automoción que permitirá a las empresas avanzar hacia el concepto de "fábrica sin cables", donde las tecnologías inalámbricas agilizan los cambios en las cadenas productiva, para ello se financiará la mejora de las infraestructuras de conectividad de polígonos industriales, centros logísticos y áreas de alta demanda de capacidad (islas tecnológicas).

3.4 Compra pública de innovación para infraestructuras de movilidad

Puesta en marcha de un programa de Compra Pública de Innovación orientada a la mejora de las infraestructuras de movilidad para hacerlas más eficientes, seguras y sostenibles.

La Compra Pública de Innovación constituirá una vía para que las administraciones dispongan de equipos e infraestructuras de tecnologías novedosas, a la vez que facilita el desarrollo de las mismas, dinamizando la innovación en las empresas desarrolladoras. Esta actuación se financiará con fondos Feder del nuevo periodo 2021-2027.

4 Fiscalidad para impulsar la competitividad del sector

En el contexto de la automoción, se emplearán determinados incentivos fiscales como palancas complementarias a las medidas de inversión y normativas para el impulso a la movilidad eléctrica y sostenible.

| MEDIDAS A CORTO PLAZO (2020) | Responsable | Dotación (€) | Fecha |
|---|------------------------|--------------|------------|
| Incremento de la deducción por innovación tecnológica en el ámbito de la automoción | Ministerio de Hacienda | --- | Julio 2020 |
| Flexibilidad de amortización fiscal en inversiones realizadas en cadena de valor de movilidad eléctrica, sostenible o conectada | Ministerio de Hacienda | --- | Julio 2020 |
| MEDIDAS ESTRUCTURALES A MEDIO PLAZO (2021 Y SIGUIENTES) | Responsable | Dotación (€) | Fecha |

| | | | |
|---|------------------------|-----|-----------|
| Reforma integral de la fiscalidad sobre vehículos en coordinación con las Administraciones Territoriales (Impuesto de Circulación e Impuesto de Matriculación) | Ministerio de Hacienda | --- | 2021-2024 |
|---|------------------------|-----|-----------|

4.1 Incremento de la deducción por innovación tecnológica en el ámbito de la automoción

Con el objeto de fomentar inversiones en innovación en procesos en la cadena de valor de industria del automóvil en España, se amplía la deducción fiscal de innovación en procesos (iP) en el Impuesto de Sociedades, del 12% actual hasta el 25%.

Esta medida impulsará la modernización de los procesos productivos de distintos sectores industriales, incluido el de la automoción.

4.2 Flexibilidad de amortización fiscal en inversiones realizadas en cadena de valor de movilidad eléctrica, sostenible o conectada

Se posibilitará hasta fin del 2020 la libertad de amortización de inversiones materiales que impliquen la sensorización y monitorización de la cadena productiva, así como la implantación de sistemas de fabricación basados en plataformas modulares o reduzcan el impacto ambiental.

Esta medida de carácter temporal, permitirá incentivar las decisiones de inversión inmediatas, con mantenimiento del empleo, atrayendo mayor producción de modelos electrificados y sus componentes a las plantas de producción españolas, pero también impulsar la industria ligada al ciclo de vida de baterías o la infraestructura de recarga, sistemas de movilidad conectada y otros ecosistemas industriales en el ámbito de la movilidad sostenible.

Se trata de una medida que permitirá que el sector afronte su reconversión para garantizar su competitividad a largo plazo, mediante la realización de las inversiones tecnológicas necesarias que permitan avanzar hacia la industria de la automoción del futuro, en la que serán protagonistas los vehículos sostenibles, conectados e incluso autónomos

El incentivo fiscal permitirá anticipar la deducción del gasto generado por dichas inversiones, de modo que se minore la carga fiscal a afrontar durante la etapa de reconversión.

4.3 Reforma integral de la fiscalidad sobre vehículos en coordinación con las Administraciones Territoriales (Impuesto de Circulación e Impuesto de Matriculación)

Análisis de una reforma a medio plazo de los principales tributos sobre vehículos, como son el llamado impuesto de circulación (IVTM) y el impuesto de matriculación (IEDMT), para introducir una mayor orientación ambiental en la determinación de la tributación, en coordinación con las Administraciones Territoriales y en el contexto de la reforma de los Sistemas de Financiación Autonómica y Local.

5 Medidas en el ámbito de la formación y cualificación profesional

DOTACIÓN TOTAL

95.000.000 €

La formación y cualificación profesional es un elemento básico para reforzar el capital humano, la empleabilidad y la competitividad, así como para cumplir el objetivo de proteger, acompañar y formar a los trabajadores, adaptando los perfiles a las necesidades y evitando que queden fuera en procesos de cambio de los sectores asociados a la movilidad sostenible. La necesidad de mantener el empleo en el sector requiere el despliegue de un plan masivo de desarrollo de competencias profesionales, acompasado con una estrategia decidida hacia la transición ecológica.

Generar nueva mano de obra cualificada y adaptar la existente a las nuevas necesidades es fundamental para lograr los objetivos que se plantean en este Plan. Es por esto que España debe invertir y garantizar la existencia del capital humano cualificado para que el sector pueda hacer frente a la enorme transformación que está viviendo y poder situarse en el mercado estratégico mundial de esta industria en subsectores generadores de valor. La Formación Profesional, que en el último periodo se ha presentado como uno de los ámbitos estratégicos de las políticas del Gobierno, ha dado muestra de su capacidad de incorporar innovación con la agilidad que los sectores productivos necesitan y contando con su apoyo. De ahí, que la Formación Profesional se muestre ahora, también, con una relevancia esencial como uno de los motores en la reconstrucción económica y social tras esta crisis.

| MEDIDAS A CORTO PLAZO (2020) | Responsable | Dotación (€) | Fecha |
|---|---|--------------|-----------|
| Plan específico de recualificación y actualización de las cualificaciones profesionales del sector | Ministerio de Educación y Formación Profesional | 25.000.000 | 2020-2021 |
| Campaña de procedimientos de acreditación de competencias profesionales adquiridas a través de la experiencia laboral en el sector de la automoción | Ministerio de Educación y Formación Profesional | 15.000.000 | 2020-2021 |
| MEDIDAS A MEDIO PLAZO (2021 Y SIGUIENTES) | Responsable | Dotación (€) | Fecha |
| Fomento de la formación para las nuevas tecnologías, la digitalización y los medios de transporte sostenibles | Ministerio de Educación y Formación Profesional | 5.000.000 | 2021-2024 |
| Plan integral de formación en habilidades de gestión, digitalización y generación de ecosistemas innovadores en la industria del automóvil | Ministerio de Educación y Formación Profesional; Ministerio de Industria, Comercio y Turismo | 50.000.000 | 2020-2024 |

5.1 Plan específico de recualificación y actualización de las cualificaciones profesionales del sector

Diseño de un Plan específico de recualificación del sector, elaborado conjuntamente con los interlocutores sociales y asociaciones empresariales del mismo, que permita la incorporación de las nuevas cualificaciones asociadas a la evolución de los ámbitos de la movilidad eléctrica, híbrida y con fuentes energéticas no contaminantes. Se diseñará un Plan específico de evaluación y acreditación de competencias para los trabajadores de las empresas del sector, con la colaboración de las organizaciones sindicales y empresariales.

Se atenderá también de forma preferente al ámbito de la logística del transporte y la comercialización, íntimamente ligados a la movilidad.

5.2 Campaña de procedimientos de acreditación de competencias profesionales adquiridas a través de la experiencia laboral

La evaluación y acreditación de las competencias profesionales adquiridas por la experiencia laboral, y por vías no formales de formación, es una acción fundamental de justicia social y pilar básico para hacer realidad el proceso de aprendizaje a lo largo de la vida.

Esta medida que atiende a la iniciativa individual complementa la anterior, organizada en el marco de empresas y organizaciones sindicales. Se planteará la apertura de una convocatoria abierta individual de reconocimiento y acreditación de competencias profesionales asociadas a este sector.

5.3 Fomento de la formación para las nuevas tecnologías, la digitalización y los medios de transporte sostenibles

Dotar de las herramientas adecuadas a los ciclos formativos (de grado medio y grado superior), así como a las titulaciones universitarias, para que los profesionales que pasen por estas entidades de formación sean la pieza clave sobre la que pivote el cambio que hay que realizar en el sector de la automoción.

Generar nueva mano de obra y adaptar la existente a las nuevas necesidades es fundamental para lograr los objetivos que se plantean en este plan. Si bien es una medida con impacto a medio o largo plazo, los primeros pasos deben darse en la actualidad.

5.4 Plan integral de formación en habilidades de gestión, digitalización y generación de ecosistemas innovadores en la industria del automóvil

El sector debe transformarse en nuevo modelo sustentado en la movilidad sostenible y baja en carbono, así como en la digitalización y el reto de la conectividad y el vehículo autónomo. En este escenario la falta de perfiles profesionales cualificados supone un riesgo, no sólo para sus propios puestos de trabajo, sino para la competitividad del sector. Para ello, se pondrá en marcha este Plan Integral, dirigido a todos los perfiles profesionales y con medidas específicas diseñadas para la mejora de las cualificaciones.

La transformación digital y las tecnologías de fabricación avanzada marcan el futuro de un sector que ha de apoyarse en un ambicioso plan de formación especializado para asegurar su supervivencia en este entorno. La incorporación de tecnología a la cadena productiva se basa en una red de innovación abierta de universidades, centros tecnológicos y clústeres industriales que

han de ser parte activa y fundamental. Una iniciativa así tan solo puede plantearse desde la colaboración con socios estratégicos de los OEM, Tier 1, centros tecnológicos y sus centros de formación. Se diseña para ejecutar en 4 años, con una cantidad prevista anual de 6.625 participantes.

COMPROMISOS DE LA INDUSTRIA DE LA AUTOMOCIÓN

1. La industria española de automoción, en concreto el sector de fabricantes de vehículos y de componentes, se fija como objetivo avanzar en la descarbonización del parque de vehículos y en la atracción de nuevos modelos eléctricos y electrificados para su fabricación en España. Para ello priorizará sus esfuerzos de inversión de modo que en 2030 se alcance al menos una producción anual de entre 700.000 y 800.000 vehículos electrificados (eléctrico puro y enchufable) y los componentes necesarios, lo que permitirá mantener la cuota anual del 12% de penetración en el mercado europeo. Asimismo, desde la industria de la automoción se impulsará y colaborará con el resto de los agentes involucrados para priorizar el desarrollo de las infraestructuras de recarga eléctrica, con un objetivo de alcanzar 340.000 puntos de recarga para 2030 y 830.000 en 2040.
2. Desde un punto de vista productivo, la industria concentrará su actuación en aumentar la eficiencia en la producción para las asignaciones de nuevos modelos y la fabricación de componentes a través del impulso decidido a la aplicación de tecnologías de industria 4.0, apostando por el capital tecnológico (robótica, inteligencia artificial, software, sensorización, gestión de datos, fabricación aditiva y gemelo digital...etc.) y manteniendo el esfuerzo continuo en la innovación de procesos, en la que ocupa una posición destacada. Por su parte, la industria de componentes de automoción continuará invirtiendo en el desarrollo de tecnologías y componentes para la nueva movilidad, más eficiente y limpia, segura e inteligente y los vehículos electrificados, conectados y automatizados, así como en los procesos productivos que son un elemento de competitividad tan importante como el propio producto.
3. En línea con ese objetivo, la cadena de valor industrial, tecnológica y de servicios de la movilidad eléctrica seguirá trabajando, en colaboración con la industria del automóvil, para ampliar el desarrollo de las infraestructuras de recarga públicas de baja, media y alta potencia, tanto vinculadas como de oportunidad, rápidas y ultrarrápidas, a toda tipología de vehículos, incluidas las motocicletas, incluyendo diversas tecnologías, tanto de carga conductiva como inductiva y mediante pantógrafo, lo que supondrá igualmente un impulso decidido a la industria nacional ya existente de bienes de equipo eléctricos y electrónica de potencia, fundamentales para la viabilidad de la electromovilidad, así como a la industria del almacenamiento energético mediante soluciones para la segunda vida de las baterías, que también cuenta ya en nuestro país con proyectos empresariales que trabajan para generar competitividad y empleo.
4. Por lo que hace referencia al desarrollo de nuevos productos y servicios, la actividad de los centros tecnológicos y laboratorios digitales del sector continuará enfocada hacia el diseño y concepción de nuevos modelos y de soluciones de movilidad que permitan alcanzar el objetivo de cero emisiones, en línea con los postulados del European Green Deal.
5. La innovación es una de las señas de identidad de la industria de automoción. El sector es consciente de que para cumplir con los retos que tiene por delante, la inversión en I+D+i y tecnología es el único medio para seguir siendo competitivos dentro de un sector global. Los vehículos y sus componentes serán más seguros (cero accidentes), más limpios (cero-emisiones y Economía Circular) y más inteligentes (coche autónomo y conectado) en un modelo de negocio basado en el capital humano, en la industria 4.0 sostenible, en plataformas

colaborativas y en procesos de máxima transparencia. Es importante destacar el carácter de empresa responsable que caracteriza al sector, integrada en la comunidad como se ha demostrado en la crisis COVID 19.

6. Asimismo, se desarrollarán programas de atracción de talento cualificado y con un grado elevado de conocimiento tecnológico, creando un entorno atractivo para la recualificación y fomentando nuevas contrataciones de estos perfiles por parte de la empresa. Para ello, el sector colaborará con la Administración en identificar y desarrollar los perfiles laborales necesarios para la nueva movilidad, y mantendrá una colaboración estrecha con los Ministerios de Educación y FP y de Universidades en la adaptación de la formación y las titulaciones a las necesidades reales de los sectores industriales, para facilitar la incorporación de los nuevos titulados a las empresas mediante modelos de formación dual. También promoverá programas de formación continua para la recualificación y mejora de las capacidades de los trabajadores actuales (reskilling y upskilling), de acuerdo con la evolución tecnológica y digital de los productos y procesos.
7. Finalmente, desde el sector se impulsarán iniciativas con la colaboración de la Administración para que España se convierta en un referente europeo para el desarrollo de pruebas piloto para la movilidad conectada y automatizada, así como en nuevas tecnologías como el hidrógeno, realizando sus mejores esfuerzos para atraer nuevas inversiones para España en esos ámbitos de futuro.
8. En el corto plazo, el sector de fabricantes complementará los apoyos que aporte la administración pública en función del tipo de vehículo.
9. Todo este entorno contribuirá a atraer la inversión necesaria para que el desarrollo del ecosistema de movilidad pueda alcanzar en España en 2040 los 310.000 millones de euros de cifra de negocio, manteniendo la relevancia del sector industrial de fabricación de vehículos y de componentes en el entorno internacional, a la vez que se apoya el desarrollo de las nuevas líneas de negocio que deben acompañar dicho ecosistema. El nuevo ecosistema precisará de la inversión de 54.000 millones de euros en los próximos 20 años, en la que deben participar además de los fabricantes de vehículos, el sector de componentes, la distribución, el desarrollo de software, infraestructuras TIC y la infraestructura eléctrica.

Anexo I: Plan MOVES

Paquete de acciones para el impulso de la movilidad sostenible y eficiente orientadas a las nuevas necesidades en la fase de desescalada y a maximizar el efecto tractor de actividad y empleo, aportando continuidad de la edición anterior y permitiendo una activación inmediata de esta línea.

Contiene las siguientes líneas:

Actuación 1: Adquisición de vehículos eléctricos y de energías alternativas:

- Se incluyen turismos (M1), furgonetas (N1), autobuses y autocares (M2, M3), camiones (N2, N3), así como motos (L3e, L4e, L5e) y cuadriciclos (L6e, L7e). Esta línea fomenta la renovación de flota, ya que la ayuda es mayor si se achatarra un vehículo antiguo en los casos de turismos y furgonetas.
- Incluye adquisición de vehículos pesados (N2, N3) a gas natural, como apoyo a los distintos sectores logísticos.

Actuación 2: Despliegue de infraestructura de recarga de vehículo eléctrico, con impacto tanto en generación de actividad y su especial peso de la cadena de valor nacional en este sector.

Actuación 3: Implantación de sistemas de bicicleta eléctrica compartida, tanto públicos (ayuntamientos, áreas metropolitanas) como privados (empresas, polígonos industriales...)

Actuación 4: Medidas para una movilidad eficiente a los centros de trabajo y Plan de choque de adaptación rápida:

Esta línea se desdobra en dos actuaciones:

- Apoyo a las empresas para implantación de medidas de Planes de Transporte al Trabajo que, junto con el teletrabajo y otras medidas de organización, permitan a las empresas adaptarse a la nueva situación para la movilidad obligada (aparcabicis, vestuarios, etc.).
- Plan de choque de adaptación rápida de ciudades a la nueva situación, que incluirá:

Medidas de fomento de desplazamientos individuales a pie y en bicicleta, en moto o en otros medios de desplazamiento unipersonal, a través de la implantación de sistemas de préstamos o la adaptación de carriles para estos usos, calmado de tráfico, establecimiento de espacios compartidos o ampliación de aceras y espacios públicos.

Medidas de refuerzo del transporte público que permitan ganar la confianza de los usuarios y fomentar su uso cumpliendo los requisitos impuestos en el periodo post COVID (integración multimodal, carriles exclusivos, tarificación flexible y sencilla, digitalización para dar información en tiempo real, etc.).

Implantación de medidas que garanticen un reparto de última milla sostenible, mediante adaptaciones rápidas de la ciudad.

Anexo II: Programa de renovación del parque

El parque de vehículos en España tiene una antigüedad media de 12,7 años, mientras que el mercado de vehículos de más de 20 años –con mayores emisiones y menores prestaciones de seguridad que los modelos más recientes – ha crecido un 18% en los últimos años. En consecuencia, esta medida tiene como objetivo la sustitución de los vehículos más antiguos por modelos más limpios y más seguros, mediante un programa de renovación que incorpora criterios ambientales y sociales.

Un plan global de renovación del parque con criterios de eficiencia y emisiones como el que se propone permite que por cada millón de euros invertido se reduzcan cada año 716.000 toneladas de CO₂, 4.600 toneladas de NOx y 400 toneladas de partículas materiales

La gestión de este programa, dotado con 250 millones de euros durante el año 2020, corresponde al Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, y se estructura en los siguientes ejes:

- **Turismos y vehículos comerciales ligeros**

Aplicando el criterio de neutralidad tecnológica, este programa, dotado con **230 millones de euros**, incentiva la **sustitución de vehículos contaminantes en circulación por vehículos de menores emisiones de todas las tecnologías, ponderando en función de sus emisiones y eficiencia energética:**

- **Achatarramiento de un vehículo** de al menos 10 años de antigüedad en el caso de turismos (M1) o 7 años en el caso de vehículos comerciales ligeros (N1), de ITV vigente a la entrada en vigor del programa de ayuda o del estado de alarma para garantizar que se trata de un vehículo que efectivamente se encontrara en circulación, y cuya titularidad haya sido del beneficiario o de un familiar de primer grado, durante al menos un año para evitar posibles distorsiones en el mercado de segunda mano.
- En el caso de turismos, limitación de vehículos elegibles a aquellos con **etiqueta energética A o B** (el 45% más eficiente de la oferta), que a su vez tengan **emisiones inferiores a 120 gCO₂/km**, o que se trate de vehículos de **energías alternativas**.
- En el caso de vehículos comerciales ligeros, limitación de vehículos elegibles a aquellos con **emisiones inferiores a 155gCO₂/km**.
- La ayuda variará en función de las emisiones del vehículo, **priorizando los más eficientes**.
- Esta medida no es compatible con la línea de ayuda MOVES para una misma adquisición.
- Ayuda adicional por achatarramiento de vehículos de **más de 20 años**. Asimismo, se aplica una ayuda adicional en función de los siguientes **criterios sociales**:
- Beneficiarios con movilidad reducida.
- Beneficiarios que pertenezcan a hogares con unos ingresos mensuales inferiores a 1.500 euros.

Se establece un límite de vehículos a adquirir de 1 por beneficiario en el caso de personas físicas, y 30 para personas jurídicas. Las cuantías de las ayudas se definen a continuación, en función del destinatario de la ayuda, etiqueta ambiental de la DGT (CERO, ECO o C) y clasificación energética (Etiquetas A y B):

Categoría M1 (turismos):

| | Particulares o autónomos | | PYME | | Gran empresa | |
|-------------|--------------------------|-----|-------|-----|--------------|-----|
| | A | B | A | B | A | B |
| CERO | 4.000 | | 3.200 | | 2.800 | |
| ECO | 1.000 | 600 | 800 | 500 | 700 | 450 |
| C | 800 | 400 | 650 | 350 | 550 | 300 |

Estas cuantías se incrementarán en 500 € en el caso de que el destinatario sea una persona física con una renta inferior al del percentil 40 de renta o con movilidad reducida, o el vehículo a achatarrar tenga más de 20 años.

Categoría N1 (comerciales ligeros) con menos de 2.500 kg de MMTA:

| | Particulares o autónomos | PYME | Gran empresa |
|-------------|--------------------------|-------|--------------|
| CERO | 4.000 | 3.200 | 2.800 |
| ECO | 1.200 | 950 | 850 |
| C | 1.000 | 800 | 700 |

Categoría N1 (comerciales ligeros) con más de 2.500 kg de MMTA:

| | Particulares o autónomos | PYME | Gran empresa |
|-------------|--------------------------|-------|--------------|
| CERO | 4.000 | 3.200 | 2.800 |
| ECO | 2.700 | 2.200 | 1.900 |
| C | 2.100 | 1.700 | 1.500 |

Se establece un límite superior de precio para los turismos de 35.000 € (que se eleva a 45.000 € en caso de personas con movilidad reducida o vehículos con etiqueta CERO), lo cual permite poner el foco en un tamaño de vehículo mediano y pequeño, orientado por tanto a menores emisiones de CO₂. Se permitirá la adquisición de vehículos usados matriculados a partir del 1 de enero de 2020, para facilitar que los concesionarios den salida a los vehículos automatriculados que tienen en stock.

Por su parte, se aporta la implicación del sector mediante un descuento obligatorio y equivalente de la misma cuantía que la ayuda estatal, excepto en caso de los vehículos de etiqueta CERO, en que el descuento será de 1.000 euros. Se establecerán los sistemas de evaluación ex ante y ex post de este programa para asegurar la eficacia de esta medida, de modo que tanto la ayuda pública como el descuento lleguen de forma efectiva al usuario final.

- **Vehículos industriales pesados y autobuses**

Con el objetivo de impulsar el rejuvenecimiento de las flotas en el ámbito logístico y de transporte de mercancías y personas, se habilita una partida de **20 millones de euros** dirigida a la adquisición de nuevos vehículos industriales y autobuses.

Se establecen las siguientes horquillas para el importe de ayuda.

| Motorización | Categoría | MMTA (kg) | Cuantía ayuda estatal (€) |
|-----------------------|-----------|-----------|---------------------------|
| Todas las tecnologías | M2, N2 | - | 2.000 |
| | M3, N3 | < 18.000 | 2.000 |
| | | >=18.000 | 4.000 |

Se establece un límite de vehículos a adquirir de 1 por beneficiario en el caso de personas físicas, y 30 para personas jurídicas.