

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente **Proposición no de Ley relativa a un Plan para la automoción en España**, para su debate en la **Comisión de Industria y Turismo**.

Madrid, 13 de junio de 2025

Fdo.: Miguel TELLADO FILGUEIRA
PORTAVOZ

Fdo.: Francisco José CONDE LÓPEZ

Juan BRAVO BAENA

José Vicente MARÍ BOSÓ

Irene GARRIDO VALENZUELA

Tristana María MORALEJA GÓMEZ

Esther LLAMAZARES DOMINGO

Silverio ARGÜELLES GARCÍA

Miriam GUARDIOLA SALMERÓN

José Ignacio ROMANÍ CANTERA

Félix DE LAS CUEVAS CORTÉS

Guillermo MARISCAL ANAYA

Pedro NAVARRO LÓPEZ

DIPUTADOS

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Introducción: una industria estratégica

España ha construido en torno a la automoción uno de sus principales pilares económicos, tecnológicos y sociales. Este sector aporta más del 11% del PIB y genera un 9% del empleo total del país, con 1,9 millones de empleos directos e indirectos, integrando desde fabricantes hasta una amplia red de concesionarios, proveedores, talleres, logística y centros tecnológicos y de investigación.

El ecosistema industrial de la automoción lo forman 17 plantas de ensamblaje de vehículos, más de 1.000 empresas proveedoras de componentes, unas 500 instalaciones industriales, 5.000 concesionarios con sus respectivos talleres y más de 345.000 empleos directos solo en el ámbito de la producción. Se estima que cada vehículo fabricado en España contiene un 75% de valor generado por proveedores locales.

El impacto en el empleo es directo y cualificado. El 97% de los trabajadores en concesionarios tienen contratos indefinidos, con condiciones salariales por encima de la media nacional. Además, se trata de un sector fuertemente exportador: el 86% de los vehículos producidos se destinan al mercado internacional, con una presencia en 170 países.

Esta potencia exportadora ha sido posible gracias a una red logística eficiente, una fuerza laboral altamente especializada, una tradición de colaboración público - privada y una cultura de innovación que ha convertido al sector en uno de los más inversores en I+D+i de la economía española, con más de 2.000M€ de inversión en el año 2023, por parte de fabricantes y proveedores.

Por tanto, conocemos cuál es la fórmula de éxito: mano de obra cualificada, estabilidad institucional, un sistema logístico eficiente, buenas infraestructuras, costes competitivos y unas políticas públicas que durante décadas supieron acompañar al sector. Sin embargo, todo este ecosistema se encuentra hoy en riesgo.

La irrupción de la transición energética, el impacto de las nuevas normativas europeas, las tensiones comerciales globales y, sobre todo, la ausencia de una política nacional coherente, ambiciosa y bien ejecutada, están provocando una erosión acelerada del liderazgo industrial español en automoción.

2. Fallos estructurales en las políticas de estímulo a la demanda

El sector no se niega a la transición. Al contrario, está liderando un proceso de transformación sin precedentes hacia la movilidad sostenible. Pero esa transición debe ser posible y realizar con los tiempos y ritmos adecuados.

Hoy, las condiciones políticas y administrativas en España están impidiendo que la transición sea ordenada. Los precios del vehículo eléctrico, la poca autonomía y la falta de una red de infraestructuras de recarga garantista están minando la confianza del consumidor en el vehículo electrificado, poniendo en riesgo miles de empleos en la industria y la red de concesionarios.

El mercado español de vehículos eléctricos e híbridos enchufables permanece estancado. En 2024, la cuota de mercado de los vehículos electrificados fue del 11,4%, por debajo del año anterior y muy lejos de los objetivos marcados por el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC), que prevé alcanzar los 5,5 millones de eléctricos circulando en 2030.

Los planes de incentivos, centrados en el programa MOVES III, no han funcionado por razones ampliamente compartidas por asociaciones del sector, CCAA y usuarios:

- No hay ayudas directas en factura. El consumidor debe abonar el importe íntegro del vehículo y esperar meses o años por el reembolso, generando desconfianza y barreras financieras.
- La tramitación es excesivamente compleja, descentralizada, con falta de una ventanilla única y una enorme lentitud administrativa.

- Los fondos no son suficientes para las rentas medias que compran vehículos seminuevos o híbridos básicos.
- Se discrimina tecnológicamente, excluyendo del modelo a los vehículos de bajas emisiones con motor de combustión eficiente, híbridos no enchufables, GLP o biocombustibles.

Lejos de corregir las carencias estructurales del mercado, el Plan MOVES III ha consolidado un modelo fallido, tal como han reconocido las asociaciones sectoriales y los consumidores. A pesar de contar con más de 1.600 millones de euros en ayudas, el sistema de gestión diseñado por el Gobierno ha convertido una oportunidad en una fuente de frustración. Incluso el retraso en aprobar el Real Decreto 9/2024 dejó meses sin base legal para las solicitudes de ayuda, en una muestra más de la debilidad que atenaza al Gobierno.

El resultado de este modelo ha sido la desincentivación de la demanda, y su consecuencia directa, la ralentización de la producción. Si el consumidor no accede a vehículos nuevos, las fábricas ajustan turnos, recortan inversión y se replantean su actividad futura.

Además, esta situación golpea especialmente a los concesionarios, que se ven obligados a asumir riesgos comerciales, a operar sin márgenes, a convivir con normativas en constante cambio, a soportar una burocracia asfixiante, ayudas mal diseñadas, una discriminación tecnológica, falta de interlocución y sin seguridad jurídica. Desde 2020 han invertido más de 1.100 millones de euros en electrificación, digitalización y eficiencia energética, pero no han recibido ningún apoyo por parte del Gobierno central.

La experiencia de otros países demuestra que el modelo puede funcionar. En Alemania, los descuentos se aplican directamente en factura. En Noruega, existen exenciones fiscales permanentes para eléctricos. En Francia, se han diseñado esquemas de incentivo progresivo en función de la renta. El gobierno español, sin embargo, ha mantenido una fórmula burocrática, rígida y técnicamente ineficaz.

La transición no está avanzando porque la demanda no responde. Y no responde porque las ayudas planteadas por el Gobierno no funcionan. Desde el inicio del programa sólo se acumula el 59% de resoluciones sobre el presupuesto solicitado.

La consecuencia directa de este fracaso también se hace sentir en la seguridad vial. El parque automovilístico español presenta una media de antigüedad de 14,5 años, que crece cada año. Renovarlo es una necesidad climática, pero también es imprescindible para garantizar la seguridad vial de los usuarios, así como la cohesión territorial.

Finalmente, la falta de incentivos de demanda también ha afectado al desarrollo de la red de recarga necesaria para dar garantías al usuario. A cierre del primer trimestre de 2025 se habían instalado algo más de 59.430 puntos de recarga de acceso público, pero un 22% de ellos no están operativos (13.072), debido a trabas administrativas, problemas de conexión a la red o falta de mantenimiento. El año 2024 se debía haber cerrado con 64.000 puntos de recarga operativos, lo que supone que estamos muy lejos del objetivo marcado por el propio gobierno, tan solo un 72%, y con un número de puntos de recarga rápida o ultrarrápida muy reducidos.

A esto se suma:

- La falta de puntos en entornos rurales y pequeñas ciudades.
- La escasez de carga rápida en corredores estratégicos.
- Las dificultades para instalar puntos en comunidades de vecinos, parkings o instalaciones empresariales.
- La nula señalización vial coherente que facilite el uso del sistema.

Este déficit genera ansiedad por autonomía, reduce la percepción de utilidad del vehículo electrificado y frena el desarrollo del mercado. España necesita no sólo más puntos de carga, sino una estrategia nacional que unifique criterios, elimine cuellos de botella y simplifique trámites.

3. Sin una política industrial que incentive la innovación

Uno de los aspectos más lesivos para el sector es la falta de neutralidad tecnológica y la continua modificación de normas y objetivos, que desincentivan la inversión industrial.

A diferencia de países como Francia o Alemania, donde el desarrollo industrial se considera parte de la I+D+i y recibe beneficios fiscales, en España se exige a las empresas una carga documental y técnica que impide que muchos proyectos innovadores obtengan deducciones fiscales.

El resultado es que muchas pymes proveedoras, que representan el 75% del valor del vehículo, quedan fuera de los sistemas de apoyo.

Además:

- La ley de cambio climático veta el uso de tecnologías que son aún necesarias en la transición (combustión eficiente, GLP o gas renovable).
- No hay una planificación de inversiones a medio plazo, esenciales en un sector con ciclos de producción largos y compromisos internacionales.
- No existe un marco fiscal para incentivar la inversión en reciclaje, economía circular o relocalización de componentes estratégicos (chips, baterías, etc.).

Los efectos de este marco normativo y fiscal ya son visibles:

- La producción de vehículos cayó un 3% en 2024 con respecto al ejercicio 2023. Caída que fue del 7,4% en abril de 2025, acumulando un retroceso del 9,2% en el primer cuatrimestre del año con respecto a los mismos meses del año anterior.

- Las exportaciones de vehículos cayeron un 4% en 2024 con respecto al año anterior. En abril de 2025, la reducción fue del 8,5%, lo que supone una caída del 11,7% en el primer cuatrimestre con respecto a los mismos meses del año pasado.
- Congelación de inversiones en fábricas clave.
- Riesgo creciente de que nuevos modelos no se asignen a plantas españolas ante entornos más favorables en Portugal, Hungría o Marruecos.
- Riesgo de deslocalización de la industria de componentes. Hoy en día, se están trasladando contratos a Hub como el de Marruecos o Turquía, pero en un futuro inmediato podría derivar en una deslocalización de las propias fábricas.
- Desaceleración del nivel de inversiones productivas y en I+D+i por parte de la industria de componentes en comparado con el año 2023.

Y todo esto, en un contexto en el que los PERTE, principal instrumento de política industrial, han sido un fracaso:

- Tras cuatro años de vigencia del PERTE VEC, tres convocatorias y el anuncio de una cuarta, todavía sigue teniendo remanentes en los cajones del ministerio, especialmente en las convocatorias en forma de préstamos.
- Los fondos de las primeras convocatorias están llegando a las empresas con mucha lentitud
- El PERTE Chip ha ejecutado sólo un 4,1% (505 M€ de 12.250 M€). Un ejemplo claro de cómo la burocracia y el desinterés matan la inversión tecnológica, pese a su carácter estratégico.

Las causas son claras: complejidad extrema de las bases, ausencia de coordinación entre ministerios, ineficiencia en la gestión de los fondos europeos para que lleguen realmente a las empresas, lentitud en las resoluciones y una burocracia que ahoga la iniciativa empresarial.

4. El futuro del sector de la automoción en España

La situación por la que atraviesa el sector de automoción en España requiere de una reacción inmediata, con el diseño de un Plan Nacional que responda a los desafíos de forma integral, racional y estructurada. El objetivo no es solo electrificar vehículos, sino garantizar que esa transición sea viable, justa, generadora de empleo, respetuosa con el consumidor y competitiva industrialmente.

Por ello, el Grupo Parlamentario Popular propone a través de esta Proposición de No de Ley una estrategia basada en tres grandes ejes de actuación:

1. Estimular la demanda de vehículos eficientes, accesibles, de todas las tecnologías disponibles en defensa del principio de neutralidad tecnológica y adaptados a la realidad del consumidor español,
2. Reindustrializar el sector con criterios de sostenibilidad, competitividad y digitalización.
3. Garantizar una transición tecnológica pragmática y neutral, basada en la innovación y no en el dogma.

Estas medidas están orientadas a reforzar la base productiva nacional, asegurar la continuidad de miles los de empleos que dependen del sector y restaurar la confianza del consumidor y de los inversores internacionales.

En primer lugar, desde la perspectiva de la demanda, se precisa impulsar un Plan RENOVE tecnológicamente neutro, que premie la renovación por niveles de emisiones, no por tecnología. Un vehículo Euro 6 contamina hasta un 80% menos que uno Euro 3. La electrificación debe ser gradual y realista, adaptada a la capacidad adquisitiva de las familias y a las infraestructuras disponibles. La descarbonización, como bien recuerda la industria, no es solo electrificación: es también renovación del parque, porque mantener vehículos obsoletos en circulación es incompatible con los objetivos climáticos y de seguridad vial.

El Plan MOVES IV necesita adaptarse a la realidad del mercado. Hay que desarrollar un sistema que permita la aplicación de descuentos inmediatos en factura al adquirir vehículos de bajas emisiones, gestionados por el propio concesionario. Además, se precisa introducir medidas de simplificación administrativa en la tramitación, unificar criterios y una resolución automatizada con plazo máximo garantizado. Y un Plan MOVES IV que incluya todas las tecnologías eficientes: eléctricos, híbridos enchufables, híbridos convencionales, gas natural, biocombustibles e hidrógeno.

Las políticas de demanda también deben incluir medidas fiscales que favorezcan a los consumidores de clases medias y trabajadores, reduciendo el IVA en la compra de vehículos eléctricos o híbridos, en línea con países como Noruega, Alemania o Países Bajos, y estableciendo deducciones del IRPF por adquisición de vehículo eficiente vinculado al uso profesional o familiar.

En segundo lugar, el Plan Nacional de Automoción tiene que favorecer las inversiones industriales y la innovación. Para ello será necesario constituir un Fondo para la descarbonización que vaya destinado a proyectos de transformación energética, economía circular, eficiencia en los procesos y automatización industrial. Este Fondo permitiría dar un impulso al tejido productivo, fomentando la relocalización de capacidades estratégicas (como baterías, chips, electrónica embarcada) y fortalecer la autonomía industrial.

Las inversiones también deberán favorecer la modernización tecnológica de la industria de componentes, a través de estímulos fiscales para las inversiones en líneas de ensamblaje inteligente, robótica y procesos 4.0, así como el apoyo específico al reciclaje de componentes y la valorización de materiales.

Para facilitar las inversiones se precisará impulsar medidas fiscales que favorezcan las deducciones por I+D+i en el sector, así como la aplicación de coeficientes reducidos para la amortización de maquinaria. Estas medidas ya existen en países como Francia o Alemania, por lo que es necesario aplicarlas también en España para evitar que nuestras empresas queden en desventaja competitiva.

En tercer lugar, la transición tecnológica en el sector de automoción tiene que fundamentarse en la neutralidad tecnológica y la seguridad jurídica, con los ritmos adecuados sin intransigencias ideológicas, que permita a cada consumidor, empresa o territorio elegir el camino más adecuado hacia la descarbonización. Eso implica:

- Eliminar sesgos normativos que excluyen motores térmicos de bajas emisiones, híbridos o gas natural.
- Incluir tecnologías como el hidrógeno, los biocombustibles y los combustibles sintéticos en todos los programas de impulso.
- Alinear los objetivos climáticos con la realidad del parque y la capacidad de adaptación del mercado.

No hay una única tecnología limpia, y la estrategia única actual del Gobierno pone en peligro tanto la industria como la accesibilidad a nuevos vehículos.

También será imprescindible garantizar la estabilidad de los marcos normativos durante los ciclos de inversión (mínimo 5 años), proporcionando flexibilidad en el cumplimiento de objetivos de emisiones entre 2025 y 2030, y facilitar la adaptación industrial sin sanciones. Los inversores y los consumidores necesitan reglas claras. El constante cambio normativo y el intervencionismo gubernamental sólo generan incertidumbre que aleja capital, talento e innovación.

Finalmente, el Plan Nacional se deberá dotar de la gobernanza adecuada, a través de una Comisión Interministerial de Automoción que integre los Ministerios de Industria, Hacienda, Ciencia, Transición Ecológica, Universidades y Transporte, con competencias en diseño, coordinación, evaluación y ejecución de la política de automoción.

5. Oportunidad europea: Clean Industrial Deal y autonomía estratégica

El contexto europeo ofrece una oportunidad histórica. La Comisión Europea ha lanzado el Clean Industrial Deal, con el objetivo de reforzar la producción tecnológica en Europa hasta el 40% del total en 2030. España debe asegurar una posición de liderazgo en el despliegue del mencionado Acuerdo, especialmente en sectores como baterías, semiconductores, hidrógeno y componentes.

Para ello, es clave reforzar nuestra participación en alianzas industriales europeas y aprovechar los fondos europeos, tanto el programa Next Generation EU que está próximo a finalizar, como los fondos estructurales.

Con visión, planificación y compromiso político, España puede ser líder en movilidad sostenible, no una víctima de las debilidades del Gobierno.

La propuesta del Grupo Parlamentario Popular para la automoción es clara: proteger el empleo, reforzar la industria y recuperar al consumidor como protagonista. Es una alternativa de Gobierno, bien fundamentada y con visión de largo plazo.

Frente a la improvisación, ofrecemos una estrategia. Frente a la ideologización, ofrecemos neutralidad tecnológica. Frente a la burocracia, simplificación. Y frente a la deslocalización, ofrecemos una estrategia de reindustrialización justa.

Es hora de que España lidere, y eso empieza por ofrecer al sector de la automoción una política pública digna de su peso, su historia y su futuro.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente **Proposición no de Ley**:

*"El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a adoptar de manera urgente y en coordinación con las Comunidades Autónomas, un **Plan Nacional de Automoción, integral y tecnológicamente neutro**, abordando conjuntamente la **demanda, la oferta y la transformación industrial** del sector. El Plan Nacional de Automoción deberá incluir las siguientes medidas:*

I. Medidas para el impulso de la demanda y el mercado interno

1. Diseñar e implementar un **nuevo Programa MOVES IV** que incorpore:
 - Descuentos directos en el momento de la compra, gestionados por los concesionarios.
 - Tramitación simplificada y digital, con tiempos máximos garantizados.
 - Ampliación de su ámbito a coches de todas las tecnologías de bajas emisiones, con hasta 12 meses de antigüedad.
 - Un Bono Social que facilite la adquisición de vehículos de bajas emisiones a todos los ciudadanos, especialmente aquellos con un menor nivel de renta.

2. Impulsar un **nuevo Plan RENOVE** tecnológicamente neutro, orientado a la sustitución del parque móvil más antiguo (14,5 años de media), fomentando el achataamiento de vehículos de más de 12 años de antigüedad, y su sustitución por modelos nuevos de bajas emisiones, sin discriminar tecnologías, y con incentivos especiales para familias numerosas, jóvenes y profesionales autónomos.
3. Aprobar una **línea de ayudas específica para la adquisición de vehículos industriales**, siempre vinculado al achataamiento, con un máximo de 12 meses de antigüedad, y con una tecnología a partir de Euro 6.
4. **Reducir temporalmente el IVA en la adquisición de vehículos electrificados y de bajas emisiones**, siguiendo modelos implantados en países como Noruega, Alemania y Países Bajos, con la exención total del Impuesto de Matriculación para vehículos con etiqueta "CERO" o "ECO".
5. Crear **incentivos económicos para la instalación de puntos de recarga** en comunidades de vecinos, empresas, parkings públicos y zonas rurales, asegurando además la señalización adecuada en las redes viarias.
6. **Asegurar la operatividad de los puntos de recarga ya instalados**, eliminando cuellos de botella administrativos y estableciendo objetivos vinculantes para su conexión efectiva.

II. Medidas para el fortalecimiento de la base industrial y tecnológica

7. **Establecer un nuevo Fondo de Descarbonización Industrial**, que financie proyectos de descarbonización, electrificación, digitalización y economía circular en la industria auxiliar del automóvil (componentes, baterías, reciclaje, almacenamiento, etc.).

8. Desarrollar un **programa de apoyo a la inversión industrial en automoción**, con carácter plurianual, que promueva la atracción de nuevas inversiones en proyectos tractores, promoviendo de forma específica la innovación disruptiva en el ámbito de la propulsión alternativa, conectividad, automatización y vehículo autónomo, y fomentando la relocalización de la producción de componentes estratégicos (chips, baterías, etc..).
9. Reformar el marco fiscal industrial para **equiparar las deducciones fiscales por I+D+i a los estándares de países como Alemania y Francia**, y el reconocimiento del desarrollo industrial como actividad innovadora, permitiendo el acceso a incentivos fiscales equivalentes.
10. Implementar una **Ventanilla Única Digital** para la automoción, que centralice todos los trámites de ayudas, licencias y permisos, agilizando la ejecución de inversiones y proyectos estratégicos.
11. Promover una **alianza universidad-empresa**, mediante convocatorias específicas que fomenten la formación técnica especializada, la formación dual, la investigación y la transferencia de conocimiento en colaboración con centros tecnológicos e institutos de innovación.

III. Medidas regulatorias y de gobernanza

12. Garantizar un **entorno regulatorio estable y previsible**, que evite cambios legislativos que introduzcan inseguridad jurídica en el sector y frenen la inversión, tanto nacional como internacional.

13. Garantizar la **neutralidad tecnológica** en toda normativa de movilidad y fiscalidad, permitiendo que convivan diferentes tecnologías bajas en emisiones durante la transición, evitando enfoques excluyentes y protegiendo la competitividad industrial.

14. Activar una **Mesa de seguimiento de la cadena de valor de la automoción**, con participación de comunidades autónomas, asociaciones sectoriales (ANFAC, FACONAUTO, SERNAUTO), sindicatos y patronal, para evaluar la evolución del sector y proponer ajustes normativos y presupuestarios.

IV. Medidas frente al nuevo contexto internacional

15. **Reaccionar de forma inmediata y proporcional frente a los nuevos aranceles estadounidenses al sector de la automoción** mediante medidas de apoyo a la exportación, compensaciones fiscales a los fabricantes afectados y una presencia reforzada en foros internacionales en materia comercial.

16. Defender activamente, en el seno del Consejo de la UE y la Comisión Europea, la **inclusión de la industria de componentes como sector prioritario del Clean Industrial Deal** y de toda estrategia de autonomía estratégica de la UE."