ANFAC pide implementar propuestas rápidas para que la automoción sea un eje en el Plan de Recuperación español y europeo

- **ANFAC aprueba una serie de iniciativas para promover la electro-movilidad en sentido amplio y la renovación del parque para cumplir con los objetivos de descarbonización**
- **La Junta Directiva de la asociación se muestra preocupada por el impacto muy negativo de una posible subida automática del Impuesto de Matriculación en 2021**

Madrid, 12 de octubre de 2020. La Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) celebró su Junta Directiva el pasado 9 de octubre, con asistencia de los principales directivos de las marcas asociadas, y aprobó una serie de propuestas, que, en línea con el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la economía española presentado por el presidente del Gobierno, harían factible el cumplimiento de los objetivos que fija el Plan Nacional de Energía y Clima tanto de reducción de emisiones de CO2 como de introducción de los vehículos eléctricos en el parque automovilístico español.

La asociación está convencida, en palabras de su **presidente José Vicente de los Mozos**, de que "**la reactivación y transformación del sector de la automoción tiene que ser un tractor e impulsor dentro de las medidas a adoptar en el Plan de Recuperación recién presentado, así como en los planes europeos**. Lo es por su peso específico en la economía, en el empleo, por su efecto tractor en otros sectores industriales y de servicios y por su alto contenido tecnológico, de innovación y de talento. En este contexto, debemos acelerar nuestro trabajo conjunto con la administración para adelantar su implementación".

Estas iniciativas van en la línea marcada en la estrategia del sector del Plan AUTOMOCIÓN 2020-40 y su objetivo es aportar propuestas concretas para "acelerar la recuperación y la transformación de la industria cumpliendo con los compromisos de descarbonización del parque y de introducción progresiva de vehículos eléctricos, que es el objetivo de todas las marcas", explicó José Vicente de los Mozos, presidente de ANFAC. Por un lado, la asociación está definiendo ya **varios proyectos tractores en línea con lo que ya plantea el Plan estratégico que mejoren la competitividad de la industria en España** orientados hacia la descarbonización y la digitalización. "Tenemos ventajas competitivas en nuestras fábricas, pero pueden no ser suficientes para la transformación que necesita la industria. Es necesario proteger este peso industrial y su competitividad", aseguró el presidente.

- **PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA Y AUTOMOCIÓN**

Pero además, en relación con la descarbonización del parque, la asociación entiende que la consecución de estos objetivos apuntados en el plan de Recuperación y en el PNIEC ha de abordarse desde una doble vía: desde el fomento de la entrada en el mercado de vehículos electrificados y desde la renovación del parque. Ambos contribuyen de modo eficaz a la descarbonización. De los Mozos reclama en este sentido que "es el momento de fijar **objetivos cuantificables y plazos a estas metas para avanzar".**

Este crecimiento del mercado solo será posible si va acompañado de un **esfuerzo definitivo en la instalación de puntos de recarga** y por eso, la Junta Directiva quiere promover que se fijen **objetivos intermedios de instalación**. En concreto, que se alcancen los **48.000 puntos de recarga de acceso público** para el 31 de diciembre de 2022, donde, al menos, exista uno por cada 100 kilómetros de carretera de la Red Básica de Carreteras y Red General de Carreteras del Estado. Para el 31 de diciembre de 2025, deberían haberse instalado 110.000 puntos de recarga de acceso público, para así alcanzar los necesarios 340.000 puntos para 2030. Dentro de estos objetivos a su vez se deberá priorizar la instalación de los puntos de recarga rápida y ultrarrápida. Todo esto ha de ir acompañado de un **sistema de información público al respecto de los puntos de recarga públicos y privados accesibles al público y que garanticen la interoperabilidad**, que ha de ponerse en marcha antes del 31 de diciembre de 2020.

Para la renovación del parque y el descenso de las emisiones, es necesario realizar un impulso sostenido al achatarramiento de vehículos de mayor antigüedad, que idealmente debe ser superior en volumen a las matriculaciones de vehículos nuevos, un fenómeno que no se ha conseguido desde 2013. El parque circulante se reducirá, además, por la estabilización de las matriculaciones en el entorno de 1,3 millones de unidades debido al cambio en las tendencias, que prefieren el uso a la compra, y al envejecimiento de la población.

"Este impulso doble que planteamos necesita de la continuidad y potencia de las medidas existentes. El incremento fuerte y sostenido de la demanda de vehículos eléctricos necesita de planes de incentivos con mucha más dotación y más eficientes en la gestión, así como el impulso en la recarga pública", destacó el presidente. ANFAC propone un MOVES III con 450 millones anuales de dotación de los que 250 millones se destinen a vehículos eléctricos y 200 millones a infraestructuras. Es asimismo necesario dotarnos de una herramienta destinada a empujar la renovación del parque. En ambos casos, desde ANFAC se señala a una reforma integral de la fiscalidad de la automoción como elemento necesario para empujar esta transformación.

- **PREOCUPACIÓN POR EL IMPUESTO DE MATRICULACIÓN**

En este sentido, el presidente, en nombre de la Junta Directiva de ANFAC, ha mostrado su preocupación por la "indefinición administrativa al respecto de la actualización de los tramos del Impuesto de Matriculación a la normativa de medición de emisiones WLTP", actualización que entraría en vigor el próximo 1 de enero de 2021. Esta normativa técnica supera a su antecesora NEDC en el sentido de proporcionar una base más precisa para calcular el consumo real de combustible de un vehículo y sus emisiones de CO_2. Por lo tanto, y pese a ser una norma de homologación técnica, los datos obtenidos con el ensayo WLTP impactarían directamente en el Impuesto de Matriculación, que se calcula en función de estas emisiones. El Impuesto, si no hay cambios, subiría el 1 de enero de manera automática e incrementaría de facto los precios de los vehículos vendidos a partir de esa fecha que cambien de tramo impositivo por esta modificación técnica del cálculo de las emisiones. Este ascenso en los precios afectaría a cerca del 50% del mercado total, con un impacto especial a los vehículos fabricados en España.

Las marcas automovilísticas agrupadas en ANFAC entienden que "este ascenso de facto tendría un impacto muy negativo en un mercado que no consigue remontar el impacto del coronavirus", explicó De Los Mozos y que la cuestión del WLTP "ha de resolverse, como recoge expresamente el Plan de Impulso a la Cadena de Valor del Sector de la Automoción, con una reforma fiscal integral con criterios medioambientales para la automoción, tal y como se lo hemos propuesto y presentado al Gobierno en nuestro plan AUTOMOCIÓN 2020-40", recalcó el presidente. Mientras tanto, y en línea con lo que han hecho países competidores de nuestro entorno como Francia y Portugal, se debería evitar esta situación a la espera de la reforma fiscal. "La indefinición al respecto de esta adaptación está teniendo un impacto negativo en el mercado, en especial en las flotas, y no se debería prolongar más en el tiempo", destacó el presidente.

PDF adjunto 3262

Fecha: 12 octubre, 2020 - 10:23