

El pasado 1 de septiembre entró en vigor, en toda la UE, el Reglamento (UE) 2017/1151. Esta normativa obliga a la aplicación de un nuevo protocolo para la medición de las emisiones contaminantes de los automóviles, denominado *Procedimiento Mundial Armonizado para Ensayos de Vehículos Ligeros* (WLTP, por sus siglas en inglés). Todas las matriculaciones realizadas a partir de esta fecha deben cumplir con este protocolo, lo que, en la práctica, ha supuesto que las mediciones sobre los consumos y emisiones sean más elevadas que las obtenidas con el sistema anterior. La introducción de esta nueva normativa conlleva efectos fiscales inmediatos, dado que el impuesto de matriculación se calcula en función de las emisiones de CO₂¹, y además obliga a los fabricantes a adaptar sus esquemas de producción para que los vehículos cumplan con los nuevos requisitos legales.

Hasta el 31 de diciembre de 2020 convivirán los dos sistemas de medición. En el mismo reglamento europeo se facilita una herramienta que permite correlacionar los valores de emisiones de CO₂ del WLTP con los del Nuevo Ciclo de Conducción Europeo (NEDC, por sus siglas en inglés), de manera que se cuente con una base comparable. El Ministerio de Industria, Comercio y Turismo ha aprobado acogerse a este régimen transitorio², para reducir el impacto sobre el sector de la automoción. Con esta medida no se exige a ningún vehículo de cumplir con las emisiones establecidas en la nueva homologación, sino que se pretende graduar el

impacto fiscal del cambio de procedimiento, así como facilitar que los fabricantes puedan implementar las tecnologías y avances necesarios para adaptar su gama de productos a los requerimientos del nuevo ciclo.

La introducción de esta normativa está teniendo varias consecuencias sobre el sector del automóvil. Durante el verano, los concesionarios trataron de deshacerse del stock de vehículos que no superarían la nueva homologación³, ofreciendo importantes descuentos. Además, recurrieron a las automatriculaciones para su venta final posterior, ya que la nueva normativa no se aplicará a los coches de segunda mano. El principal efecto, no obstante, viene dado por la necesidad de que los fabricantes modifiquen su producción, de modo que los nuevos modelos se ajusten al cambio normativo. El volumen de la actividad económica que se ve afectada de manera directa por el cambio legislativo es significativo, dado el peso del sector de la automoción⁴ en el área del euro (véanse gráficos 1 y 2), donde representa algo más del 20 % de la producción de manufacturas en Alemania (en torno al 7 % de la producción total de la economía), con un peso creciente desde 2009, un 8 % en Francia o un 7 % en Italia. En España, estas cifras son relativamente elevadas, aunque inferiores a las de Alemania, representando algo más del 11 % de la producción de manufacturas (en torno al 3 % de la producción total). En términos de empleo, el peso del sector del automóvil sobre el total de manufacturas en Alemania, Francia, Italia y España se sitúa en el 12 %, 4,1 %, 4,4 % y 7,5 %, respectivamente (en torno al 2 %, 0,4 %, 0,7 % y 0,8 % en el total de la economía).

Además, este sector es muy relevante para la actividad exportadora de los países de la UEM. En España, las exportaciones

- 1 En España, el impuesto de matriculación está diseñado por tramos, en función del nivel de emisiones de los vehículos, de forma que aquellos con emisiones inferiores a 120 gr/km están exentos de pagar este impuesto. Para aquellos que emiten entre 121 gr/km y 160 gr/km, el tipo impositivo es del 4,75 %; y entre 161 gr/km y 200 gr/km es del 9,75 %. Por último, para aquellos con emisiones superiores a los 200 gr/km el impuesto es del 14,75 %. El hecho de que la nueva normativa suponga emisiones más elevadas implica que determinados vehículos van a dejar de estar exentos de pagar el impuesto, y que otros van a pasar a un tramo superior.
- 2 Véase nota de prensa <https://www.mincotur.gob.es/es-es/GabinetePrensa/NotasPrensa/2018/Paginas/20180831.aspx>.

- 3 Los concesionarios pueden continuar matriculando coches homologados bajo el protocolo NEDC hasta el 1 de septiembre de 2019, siempre que el volumen no supere el 10 % del total de ventas del año anterior.
- 4 Salvo indicación expresa, el sector de automoción se refiere al sector 29 de la CNAE: Fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques.

Gráfico 1
PRODUCCIÓN DEL SECTOR DE VEHÍCULOS DE MOTOR SOBRE TOTAL ECONOMÍA

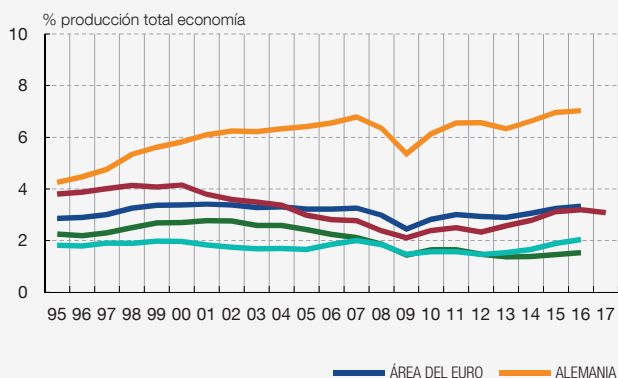
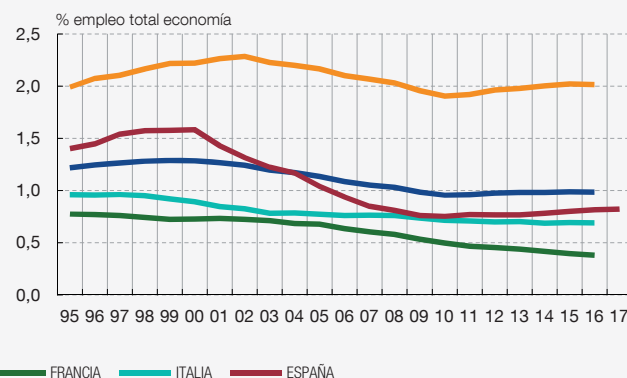


Gráfico 2
EMPLEO DEL SECTOR DE VEHÍCULOS DE MOTOR SOBRE TOTAL ECONOMÍA



FUENTES: Eurostat.

de vehículos de motor representaron en torno al 11 % del total en 2017 en términos nominales, aunque el peso relativo del sector en el total ha ido disminuyendo en los últimos años, dado el aumento del grado de apertura exterior del resto de la economía observado desde la crisis⁵. En Alemania el peso del sector de la automoción en las exportaciones es también del 11 %, mientras que en Francia y en Italia es inferior, representando el 4,7 % y el 4,4 %, respectivamente.

No obstante, la importancia del sector en el comercio exterior es superior a la que reflejan estas cifras. El proceso de producción de automóviles conlleva sucesivas interacciones entre distintas empresas localizadas geográficamente en diferentes países, de manera que no es inmediato poder conocer la posición y la participación de cada economía en las cadenas de suministro globales. Los datos de las tablas *input-output* globales (WIOD, por sus siglas en inglés) permiten descomponer las exportaciones en la fracción que corresponde al valor añadido foráneo (contenido importado) y al valor añadido doméstico, esto es, las contribuciones respectivas de los factores productivos no residentes y locales al valor añadido total, separando de este último un tercer componente, que es el valor añadido doméstico reexportado en forma de bienes intermedios⁶. En el gráfico 3 se observa cómo, en términos comparados con las demás economías grandes del área del euro, España presenta un mayor peso del componente que en la literatura se denomina *backward* o «hacia atrás» (esto es, insumos que provienen del exterior) y una menor participación del componente *forward* o «hacia adelante» (bienes intermedios que serán reexportados a un país tercero), si bien en este segundo

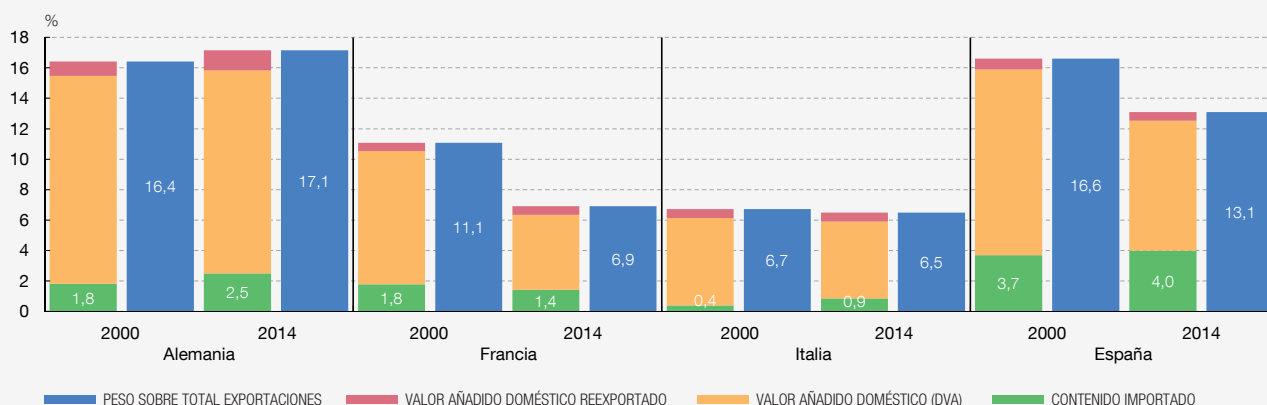
caso las diferencias son muy pequeñas. Esta composición indica que el sector del automóvil en España está más orientado hacia el producto final, lo que podría llevar a que el impacto negativo de los cambios regulatorios sobre la producción del sector se materializara con algún retraso en comparación con los demás países considerados, cuya industria del automóvil está enfocada en mayor medida a las fases iniciales de la producción.

En cuanto al reflejo del cambio de normativa en los datos más recientes de actividad, hay que distinguir entre elementos de demanda y de oferta. Sobre los primeros, las cifras de matriculaciones de vehículos se han visto afectadas de manera significativa en la etapa más reciente, tanto en España como en el resto de los países europeos en los que se aplica la nueva normativa. Así, pudieron observarse crecimientos muy elevados en los meses anteriores al cambio de regulación, sobre todo en agosto (con la excepción de Italia, donde la subida fue más moderada), vinculados en parte a la política de automatriculaciones comentada anteriormente. Concretamente, en España el crecimiento interanual de las matriculaciones en el mes de agosto se aproximó al 50 %, frente a los aumentos de entre el 15 % y el 25 % en ese mismo mes de los cuatro años anteriores, patrón que se repitió también en Alemania y en Francia. Estos incrementos se vieron seguidos, una vez que la norma entró en vigor, de caídas de distinta intensidad, que, en algunos casos, compensaron los aumentos de agosto. En el caso de España, a pesar de los retrocesos de los meses de septiembre y de octubre, el crecimiento de las matriculaciones acumuladas durante el período agosto-octubre se situó en el 5,9 %, mientras que en Italia y en Alemania se registraron sendas caídas del 11,3 % y del 5,6 % (véase gráfico 4).

5 Véase M. Almunia, P. Antràs, D. López-Rodríguez y E. Morales (2018), *Venting out: exports during a domestic slump*, Documentos de Trabajo, n.º 1844, Banco de España.
 6 Para más detalles, véanse E. Prades y P. Villanueva (2017), «España en las cadenas globales de valor», *Boletín Económico*, 3/2017, Banco de España, y M. P. Timmer *et al.* (2015), «An illustrated user guide to the World Input-Output Database: the case of global automotive production», *Review of International Economics*, vol. 23, n.º 3, pp. 575-605.

En cuanto a la oferta, las cifras de producción de automóviles también parecen haberse visto distorsionadas en torno a las fechas de entrada en vigor del cambio legal (véase gráfico 5). En España, el componente de automóviles del Índice de Producción Industrial (IPI) mostró una caída próxima al 20 % en septiembre, en parte debido al efecto del adelanto de la demanda a los meses

Gráfico 3
PARTICIPACIÓN DEL SECTOR DEL AUTOMÓVIL EN LAS CADENAS GLOBALES DE VALOR



FUENTES: WIOD 2016 y cálculos propios.

Gráfico 4
EVOLUCIÓN DE LAS MATRICULACIONES DE AUTOMÓVILES
Tasas interanuales

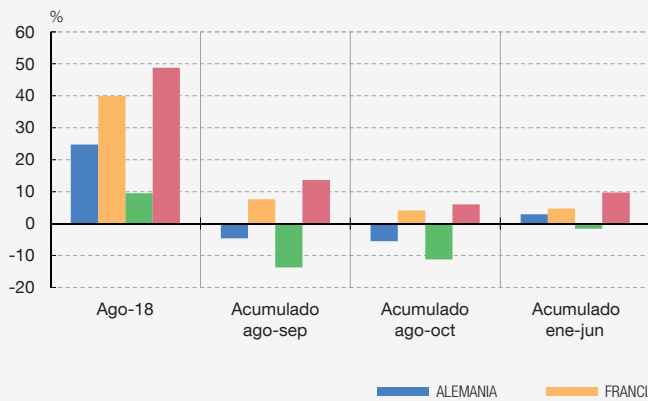
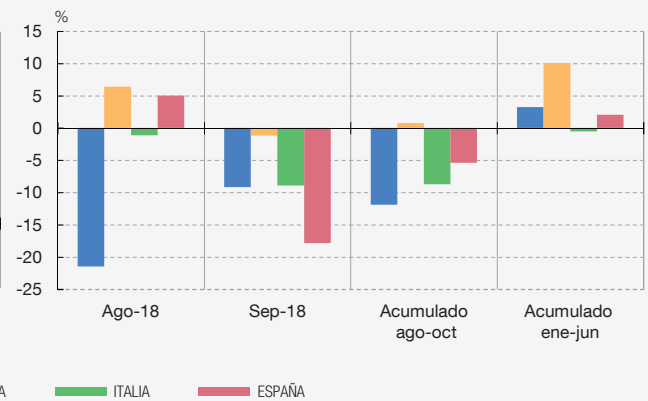


Gráfico 5
EVOLUCIÓN DEL IPI DE AUTOMÓVILES (a)
Tasas interanuales



FUENTES: European Automobile Manufacturers Association y Eurostat.

a Datos relativos al sector 291: Fabricación de vehículos de motor.

Gráfico 6
INDICADOR DE CONFIANZA DEL SECTOR DEL AUTOMÓVIL

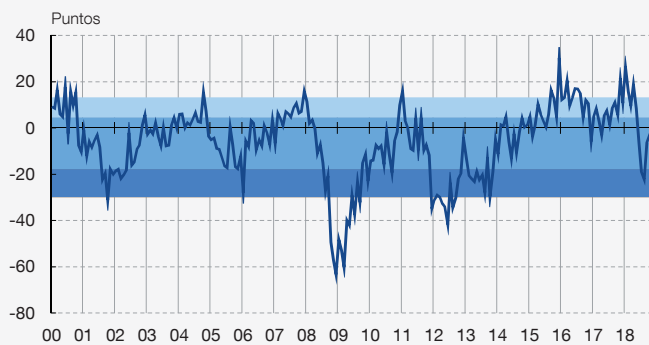


Gráfico 7
VALORACIÓN DE LA CARTERA DE PEDIDOS

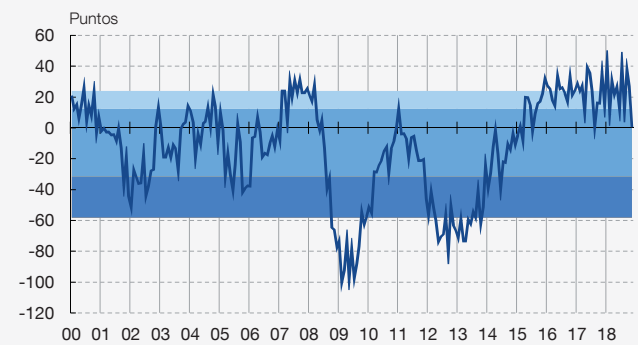


Gráfico 8
VALORACIÓN DEL STOCK DE PRODUCTOS TERMINADOS

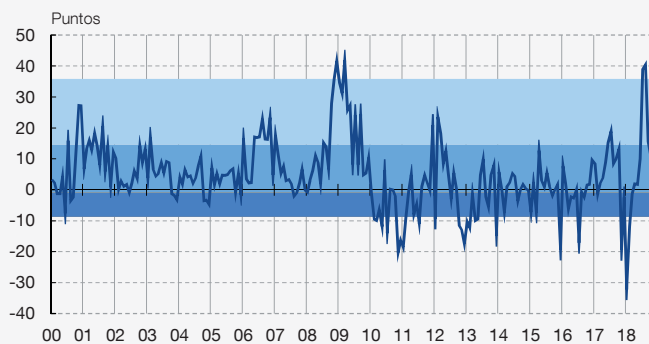
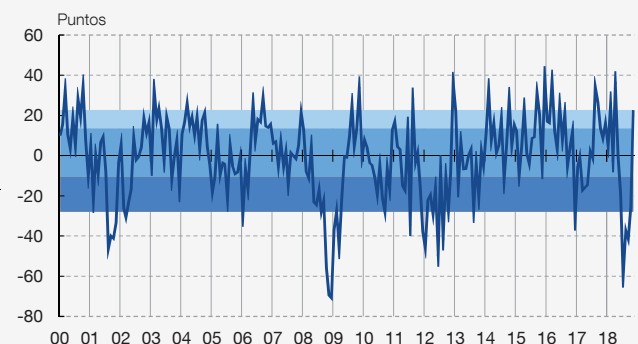


Gráfico 9
EXPECTATIVAS DE PRODUCCIÓN PARA LOS PRÓXIMOS MESES



PERCENTIL 10-25 PERCENTIL 25-75 PERCENTIL 75-90 INDICADOR

FUENTE: Comisión Europea.

del verano, pero también porque la necesidad de homologar los vehículos bajo la nueva normativa podría haber provocado retrasos en las cadenas de suministro de las diferentes plantas de producción, según la evidencia anecdótica disponible. El retroceso en el mes de octubre ha sido mucho más moderado (-1,9%), de forma que, en términos acumulados, en el período agosto-octubre se produjo una caída de la producción de automóviles del 5,4%, frente al descenso del 2% registrado en el mismo período del año pasado. En cuanto al resto de países europeos analizados, la situación es heterogénea. Se ha observado un retroceso importante en el período agosto-octubre en Alemania, del 11,9% (frente al aumento del 2,4% del año anterior), un descenso algo más moderado en Italia (-8,7%, frente al aumento del 4,5% del pasado año) y un efecto pequeño en Francia, con un aumento del 0,7% (12,9% en el mismo período de 2017).

Respecto a las perspectivas del sector, los indicadores disponibles han reflejado un deterioro en los meses anteriores a la entrada en

vigor de la nueva legislación, que está revirtiendo en los meses posteriores, reflejando un efecto que parece haber sido de carácter transitorio. En concreto, en España los indicadores de confianza del sector del automóvil han mostrado un deterioro desde el mes de mayo, que se intensificó en los meses de julio y agosto, si bien esta tendencia ha revertido. Este comportamiento del indicador agregado se explica por evoluciones dispares de sus componentes. Por un lado, en los meses de verano se produjo una importante acumulación de existencias, que podría reflejar los problemas iniciales de demanda, aunque se redujo en los meses posteriores. En cuanto a la valoración de la cartera de pedidos, se mantiene en niveles elevados, lo que apuntaría, como en el caso de las matriculaciones, a un fenómeno transitorio. Por último, el deterioro mostrado por las expectativas de producción desde los meses del verano también ha revertido en el mes de noviembre, lo que apunta a una posible normalización de la actividad en las cadenas de producción de cara a los próximos meses (véanse gráficos 6 a 9).