

25 medidas para una reanudación satisfactoria de la actividad del sector europeo de automoción / Mayo 2020

Resumen ejecutivo

El Covid-19 está teniendo un **gran impacto en la economía**, con la actividad minorista y manufacturera en un nivel muy bajo y preocupaciones en aumento en la confianza de los consumidores. El **sector automovilístico europeo se ve especialmente afectado**. La mayoría de las actividades del sector se detuvieron durante varias semanas, en una situación sin precedentes. Muchos actores del sector están sometidos a una gran presión económica y necesitan el apoyo del gobierno.

Como sector, queremos **contribuir a una respuesta política** al Covid-19 que asegure la salud pública, minimice el impacto en la economía y mantenga el foco en los objetivos generales de nuestro tiempo: la sociedad digital y neutra en carbono.

En este documento, publicado conjuntamente por las cuatro asociaciones que representan al sector del automóvil, desde los proveedores de equipo y neumáticos hasta los fabricantes de vehículos, los concesionarios y los talleres, se enumeran **25 recomendaciones de políticas inmediatas y tangibles**. Están diseñadas para ayudar a dar forma a la respuesta política y regulatoria a la crisis del Covid-19, asegurar la recuperación exitosa de la economía en general y apoyar un reinicio del sector de automoción con visión de futuro.

Las prioridades son:

- Garantizar **un relanzamiento coordinado de la actividad industrial**, de acuerdo con las directrices de salud pública.
- **Mantener la liquidez necesaria** para que las empresas apoyen un ecosistema de automoción saludable.
- Sentar las bases de una **recuperación económica sostenible**, principalmente **mediante el impulso de la demanda de vehículos y la inversión** en tecnología e innovación de última generación.

Estas prioridades se traducen en **25 recomendaciones políticas fundamentales**:

1. Emitir una guía armonizada sobre precauciones de **salud y seguridad** en el lugar de trabajo
2. Eximir el **transporte de mercancías** de los cierres de fronteras y armonizar las medidas de control fronterizo
3. Mantener la fuente central de información sobre **medidas fronterizas** establecida por la Comisión
4. Conceder exenciones uniformes para los **desplazamientos transfronterizos y los viajes necesarios**
5. Considerar flexibilidades temporales en las **normas de competencia**
6. Utilizar las **flexibilidades de aplazamiento** que ofrece el Código Aduanero de la Unión

7. Reabrir los **concesionarios y los talleres de automóviles** lo antes posible
8. Introducir de forma inmediata **planes de renovación de vehículos** para todas las categorías de vehículos en toda la UE
9. **Reforzar** los planes nacionales de renovación **con financiación directa de la UE**
10. Instrumentos de financiación directa de la UE para la **compra pública** focalizada de vehículos nuevos
11. Iniciar sin más demora el anunciado **proyecto piloto de infraestructura de carga y combustibles alternativos**
12. Acelerar y facilitar la inversión en la **infraestructura digital** de la siguiente generación
13. Posponer todas las **consultas públicas** no esenciales por lo menos 2 meses.
14. Evaluar el **impacto de la crisis del Covid-19** en la legislación relevante para la industria
15. Reanudar el proceso de **homologación** lo antes posible
16. Hacer cumplir la **vigilancia del mercado** en la UE de la legislación aplicable
17. Proponer ambiciosas enmiendas a la **Directiva sobre Infraestructura de Combustibles Alternativos** en el tercer trimestre de 2020
18. Acelerar las propuestas legislativas para apoyar la **adopción de combustibles con bajo contenido en carbono y contaminantes**
19. Reflejar la "**Transición justa**" y la **recuperación del Covid-19** en la Agenda de Capacidades
20. Acelerar el trabajo regulatorio sobre la **Digitalización del Transporte**
21. Garantizar un **presupuesto ambicioso de Horizonte Europa** para apoyar un sistema de transporte por carretera que no perjudique al clima
22. Mejorar la contratación pública **centrada en la innovación** en el transporte y la movilidad a través del ESIF
23. Ampliar las **iniciativas de movilidad futura** del BEI para financiar la innovación
24. Apoyar la mejora **de competencias y el reciclaje laboral** del capital humano
25. Establecer rápidamente un **pacto sectorial de competencias** para el sector de automoción

25 medidas para una reanudación satisfactoria de la actividad del sector europeo de automoción

Un mercado interior que funcione

Seguridad de los trabajadores y empleados.

Será necesario establecer una orientación clara y **medidas firmes de salud y seguridad en el puesto de trabajo** para proteger a los trabajadores y evitar un brote secundario de coronavirus cuando vuelvan a trabajar en fábricas, oficinas y concesionarios.

El sector apoyará plenamente las medidas de salud pública recomendadas y ya está en proceso de mejorar las instalaciones siempre que sea necesario y posible y de proporcionar EPIs (ropa, mascarillas, guantes, desinfectante ...) para los empleados. Sin disminuir el acceso de los trabajadores de la salud y otros trabajadores críticos a los EPIs, se necesitará apoyo para asegurar la disponibilidad de los EPIs para las empresas. La industria también debe ser capaz de asegurar la desinfección regular, la limpieza frecuente de las instalaciones sanitarias, etc. y tendrá que replantearse los procesos para asegurar una distancia física suficiente entre los empleados.

1. *La Comisión debería publicar orientaciones armonizadas sobre las precauciones de salud y seguridad, en la medida de lo posible, lo que facilitaría en gran medida el incremento coordinado de las actividades, dado que muchas empresas operan emplazamientos en varios Estados miembros. No menos importante, el apoyo a las pruebas de coronavirus a gran escala ayudaría a determinar quién puede volver de forma segura al lugar de trabajo de manera ordenada.*

Libre circulación de mercancías

El **Mercado Único es un logro importante de la Unión Europea**. Nuestras industrias están entre las que mejor lo utilizan en beneficio de los clientes y la sociedad. La defensa de su integridad es una prioridad, específicamente en lo que respecta a la libertad de movimiento de mercancías y trabajadores que conforman nuestras cadenas de suministro. Desde esa perspectiva:

2. *El transporte de mercancías debería estar exento de cierres de fronteras y los Estados miembros deben velar por la armonización de sus medidas de control fronterizo para apoyar el funcionamiento del Mercado Único. Si se intensifican los controles en los cruces fronterizos, se debe dar prioridad al transporte de mercancías, por ejemplo, mediante la introducción de "carriles verdes"; con normas de fácil aplicación.*
3. *La fuente central de información sobre medidas fronterizas creada por la Comisión Europea, así como los puntos de contacto nacionales, es útil y debería mantenerse.*

Libre circulación de la mano de obra

Ya se observa una reducción significativa de la actividad económica provocada por las restricciones a la circulación y al contacto social promulgadas por los Estados miembros.

Los cierres de fronteras paralizan los negocios si los **trabajadores transfronterizos** constituyen una parte importante de la fuerza laboral. Además, las empresas suelen recurrir a **especialistas**

afectados por las restricciones de viaje para mantener en funcionamiento las máquinas y las operaciones.

- 4. La Comisión debería seguir trabajando para que se concedan de manera uniforme exenciones a los trabajadores transfronterizos y a los viajes necesarios cuando sea posible, sin comprometer la protección de la salud pública.*

Mantener la liquidez

Medidas de apoyo financiero

Las cancelaciones de pedidos o los cierres de instalaciones -así como una caída significativa de la demanda- han provocado y provocarán un agotamiento de la **liquidez** en muchos negocios. Las PYMES son particularmente vulnerables. Las medidas promulgadas en los Estados miembros y a nivel de la UE comprenden **ayudas estatales, exenciones fiscales, avales de inversión, préstamos y otras medidas**. Esas medidas garantizarán la supervivencia de muchas empresas, por lo demás sanas, que se ven afectadas por la crisis y seguirán siendo esenciales durante algún tiempo.

Otras medidas esenciales adoptadas por los gobiernos son la reducción del tiempo de trabajo con compensación salarial, el **desempleo temporal y otras flexibilidades en las normas laborales**. Del mismo modo, esas flexibilidades seguirán siendo necesarias para apoyar a las empresas a capear la crisis.

Una **flexibilidad** temporal y bien definida **en la aplicación de las normas de competencia** permitiría a la industria mantener intactas las cadenas de suministro y de producción, como ya ha pedido el Comisario Breton.

- 5. La Comisión debería considerar la posibilidad de introducir flexibilidades temporales en las normas de competencia. Esto permitiría a los operadores económicos de la cadena de valor coordinar el apoyo financiero y de otro tipo a los proveedores conjuntos; permitiría la cooperación en la distribución de la capacidad y el volumen de productos en caso de que la producción disminuyera debido a la crisis y permitiría compartir información crítica y apropiada en toda la cadena de valor.*

Para contribuir a resolver los problemas de liquidez, las **autoridades aduaneras nacionales** deberían aprovechar plenamente la flexibilidad que ofrece el Código Aduanero de la Unión (UCC) para tener en cuenta las graves dificultades de los operadores económicos. El aplazamiento a largo plazo del pago de los derechos de importación, el pago del IVA y el pago de las deudas aduaneras sin la aplicación de intereses, así como la aplicación de una exención de garantías para asegurar el aplazamiento serían medidas de respuesta de primera línea.

- 6. La Comisión (DG TAXUD) debería adoptar un papel proactivo y de coordinación para asegurar que la flexibilidad ofrecida por la UCC sea utilizada plenamente por los Estados Miembros.*

Se debería ampliar la capacidad de los organismos de crédito a la exportación para proporcionar seguros de exportación o préstamos y garantías de apoyo a la exportación a fin de hacer frente a los crecientes riesgos de la cadena de suministro y a la escasez de liquidez en todo el mundo, en particular en los mercados emergentes.

Activando la demanda

Reapertura de concesionarios y talleres.

Para apoyar el relanzamiento del sector automotor y de la actividad económica en general, el negocio de la venta, la reparación y el mantenimiento de vehículos es fundamental y será esencial para las personas y para la sociedad que **los concesionarios de vehículos y los talleres de automóviles vuelvan a abrir** lo antes posible. Esto desbloquearía las ventas de los vehículos de fin de serie que están a la espera de ser producidos o que se encuentran en stock en los concesionarios, ayudando a poner de nuevo en marcha toda la cadena de valor.

- 7. Se debe permitir a los concesionarios y talleres de vehículos de motor reanudar sus actividades lo antes posible cuando aún no lo hagan, aplicando las medidas de precaución necesarias en materia de salud y seguridad.*

La movilidad es un elemento clave de nuestra sociedad moderna. La **reparación y el mantenimiento** de los vehículos es esencial para garantizar servicios seguros e ininterrumpidos como el transporte de pacientes y personal médico, así como el transporte de productos farmacéuticos, alimentos y otros suministros, así como la movilidad de los trabajadores y empleados. Esto requiere el libre flujo de componentes de automoción, a nivel nacional e internacional.

Las estaciones de servicio públicas deben permanecer abiertas y se debe mantener la infraestructura de carga.

Las inspecciones técnicas periódicas deben reanudarse lo antes posible para evitar impactos para la seguridad de los usuarios de las carreteras.

Programas de renovación de vehículos

Será esencial apoyar el relanzamiento del sector del automóvil con **planes europeos de renovación de vehículos inmediatos, específicos y coordinados**, por ejemplo mediante reducciones de impuestos, incentivos a la compra o planes de desguace, así como con estímulos a través de la contratación pública.

Esas medidas ayudarían a aumentar rápidamente la utilización de la capacidad productiva y, por consiguiente, a **salvaguardar los puestos de trabajo y la capacidad de inversión**. El estímulo de la demanda en el sector de automoción actuará como **motor de la recuperación económica general** gracias al vasto y complejo ecosistema del sector, a su importante impacto en el empleo y a sus repercusiones inmediatas en otros sectores de la economía.

Las medidas de estímulo de la demanda también **contribuirán positivamente a la neutralidad en carbono, la seguridad vial y la digitalización** de la sociedad al aumentar la comercialización de vehículos menos contaminantes, así como de soluciones avanzadas de asistencia al conductor y de conectividad en los vehículos.

- 8. Deberían introducirse planes coordinados de renovación de vehículos para todas las categorías de vehículos en toda la UE a fin de acelerar la renovación de la flota de vehículos en las carreteras europeas e impulsar la demanda privada y empresarial.*

9. *Se podrían ofrecer incentivos para la compra y el arrendamiento, ya sea mediante financiación directa de la UE o mediante planes nacionales con financiación adicional de la UE, por ejemplo, mediante fondos estructurales. Concretamente, en lo que respecta a los operadores privados de flotas de vehículos, la Comisión y el Banco Europeo de Inversiones deberían considerar la posibilidad de ampliar su línea de financiación para Transporte menos contaminante, para que los operadores de flotas privadas puedan renovar sus flotas.*

Lo ideal sería que los incentivos a la compra y la inversión se basaran en **criterios similares en toda Europa** para evitar la fragmentación y aprovechar las economías de escala en la mayor medida posible. Deberían tener en cuenta las ambiciones climáticas y los objetivos de eficiencia de los recursos de la sociedad, así como desencadenar el impacto social y económico necesario.

En particular:

- Los incentivos deberían estar limitados en el tiempo, ser tecnológicamente neutros y estar disponibles para todos los vehículos que cumplan con las últimas normas de emisión (Euro 6d temp / Euro VI-D), es decir, los incentivos no deberían limitarse a ninguna clase de vehículo o tecnología específica.
- En el caso de los automóviles, los incentivos deberían garantizar la incentivación financiera para la compra de cualquier vehículo que cumpla con los actuales criterios reglamentarios de seguridad y medio ambiente, y además ser diferenciadas progresivamente según las prestaciones en seguridad y medioambientales, por ejemplo, las emisiones de CO2 certificadas.
- Los incentivos para la compra deberían mejorarse con primas de desguace para sacar de las carreteras a los vehículos de la generación más antigua en favor de coches, camiones y furgonetas más avanzados, acelerando el rejuvenecimiento de la población de vehículos.
- En el caso de los vehículos comerciales, especialmente los vehículos pesados, los planes de renovación deberían estar dirigidos a los operadores de transporte y ofrecer incentivos para sustituir los vehículos más antiguos (de más de 5 años) por los más nuevos de la norma Euro VI.
- Con un número estimado de un millón de taxis en las carreteras, que representan entre el 10 y el 20% del tráfico urbano, un plan de incentivos y apoyo a los operadores de flotas privadas ofrece una oportunidad importante para crear una demanda suficiente de apoyo a la innovación y mejorar la calidad del aire y la seguridad vial en las ciudades de toda la UE.¹

Como complemento de la demanda privada, la **contratación pública** específica también debería ayudar a revitalizar las ventas y la producción, así como a impulsar las prestaciones medioambientales y de seguridad de todos los tipos de vehículos en las carreteras. Los Estados Miembros y la Comisión deberían considerar la posibilidad de **adoptar medidas de apoyo a la demanda en este ámbito**.

Por ejemplo, se podrían asignar fondos para apoyar la renovación de autobuses y autocares, así como de vehículos para el transporte y el reparto comunitario. Las licitaciones públicas también

¹ Los operadores de flotas privadas para el transporte urbano de mercancías (logística minorista, repartos) representan otro 15% del tráfico urbano y también deberían ser tenidos en cuenta, considerando la significativa edad media de los vehículos comerciales en la UE (10,9 años).

podrían estimular la demanda de neumáticos recauchutados, apoyando la actividad de refabricación y los empleos en la UE.

10. La Comisión debería asignar fondos estructurales y de inversión europeos para permitir la implementación de la Directiva sobre vehículos no contaminantes y posibilitar la contratación pública focalizada por parte de las autoridades regionales y locales.

Las normas sobre ayudas de estado deberían revisarse para permitir el apoyo de los gobiernos a la inversión en la renovación de la flota por parte de las empresas que prestan servicios públicos vitales.

Además, debería considerarse la posibilidad de prestar apoyo para **mejorar los vehículos de transporte público nuevos y existentes** a fin de reducir el riesgo de infección por coronavirus, por ejemplo, mediante mejores sistemas de filtración del aire, una disposición de asientos más espaciosa y la creación de compartimentos más pequeños dentro de los autobuses.

Inversión en infraestructura

Transición tecnológica a través de la inversión en infraestructura.

Las encuestas a los clientes posicionan continuamente la preocupación por la autonomía de conducción y la infraestructura de carga como los principales obstáculos para una mayor aceptación de los vehículos de propulsión alternativa, especialmente los vehículos eléctricos a batería y los híbridos enchufables. Por ello, se considera que un rápido despliegue de la infraestructura de carga y reabastecimiento de combustible es un requisito previo indispensable para la comercialización de los sistemas de propulsión alternativos, a fin de apoyar el doble objetivo de la recuperación económica y la política climática.

11. La industria pide que se ponga en marcha de forma inmediata la iniciativa piloto de “1 millón de puntos de recarga y estaciones de servicio en toda la UE para todos los tipos de vehículos”, incluidas las estaciones de recarga de alta potencia y de repostaje de hidrógeno para vehículos pesados.

Del mismo modo, la **infraestructura digital de la próxima generación** será un factor clave para que las comunicaciones de los vehículos sean más fiables, lo que será fundamental para gestionar los riesgos de seguridad que conlleva la automatización y la autonomía de los vehículos.

El despliegue de la **infraestructura digital** también será de importancia crítica para asegurar que la industria de automoción pueda continuar liderando la implementación de la Industria 4.0. La automatización y la fabricación aditiva serán fundamentales para ayudar a la industria de automoción a reducir las dependencias y la vulnerabilidad a los riesgos de la cadena de suministro global.

12. El BEI debe desempeñar un papel activo para facilitar las inversiones en la infraestructura digital de próxima generación.

Un marco reglamentario de apoyo

La industria de automoción está plenamente comprometida con los objetivos del Pacto Verde Europeo y la Agenda Digital. Por tanto, la recuperación de la economía europea y del sector de

automoción debería estar respaldada por un **marco reglamentario adecuado** que mantenga la atención centrada en el logro de las **ambiciones de una sociedad digital y neutra en carbono** y que tenga en cuenta los **graves efectos de la crisis de Covid-19**.

En general, la Comisión y sus organismos ejecutivos deberían:

13. *Posponer todas las consultas públicas no esenciales durante al menos 2 meses.*
14. *Evaluar el impacto de la crisis de Covid-19 en todos los requisitos reglamentarios existentes y previstos, plazos e iniciativas hasta mediados de 2021.*
15. *Junto con los Estados Miembros, reiniciar el proceso de homologación lo antes posible, para facilitar la implementación continua de los requisitos reglamentarios.*
16. *Garantizar que las autoridades nacionales de vigilancia del mercado hagan cumplir los requisitos reglamentarios vigentes en la UE.*

Específicamente con respecto a los **objetivos del Pacto Verde**, la Comisión debería:

17. *Acelerar el trabajo en una propuesta ambiciosa de la Directiva para el despliegue de infraestructura de combustibles alternativos (AFID) que se presentará en el tercer trimestre de 2020.*
18. *Adoptar una propuesta ambiciosa sobre la revisión de la Directiva sobre la calidad de los combustibles y la futura revisión de la Directiva sobre energías renovables para apoyar el mayor despliegue de combustibles con bajas emisiones de carbono y contaminantes, en combinación con medidas de apoyo mediante la revisión de la Directiva sobre la fiscalidad de la energía.*
19. *Reflejar los principios de "Transición Justa" y las necesidades derivadas de la recuperación del Covid-19 en el marco de la Agenda de Capacidades (Q2 2020).*

Específicamente con respecto a la **Agenda Digital**, las instituciones de la UE también deberían:

20. *Acelerar el trabajo regulatorio sobre la Digitalización del Transporte para permitir nuevos y múltiples servicios digitalizados.*

Es probable que la falta de una reglamentación amplia y oportuna provoque fallos del mercado en lo que respecta a las opciones tecnológicas y la interoperabilidad, así como que obstaculice la competencia en los nuevos servicios de movilidad, que pueden ser uno de los impulsores de la recuperación después de la crisis.

Investigación e innovación

Para sustentar la competitividad europea a largo plazo, la UE debería aprovechar plenamente todos los instrumentos de que dispone para **apoyar la investigación y la innovación**. Esto incluye el presupuesto de la UE, la contratación pública y el apoyo financiero del BEI.

21. *La Unión Europea debería comprometerse con un presupuesto ambicioso para las actividades de investigación e innovación dentro de Horizonte Europa para el desarrollo de un sistema de transporte por carretera sin impacto en el clima como contribución clave al éxito del Pacto Verde.*

Sin dejar de respetar las prioridades políticas europeas, es fundamental proporcionar suficiente flexibilidad en los programas marco para permitir una sinergia óptima entre los objetivos políticos de la UE en materia de electrificación y la necesidad del sector de mantener la neutralidad tecnológica para seguir siendo competitivo a nivel mundial. Los programas marco flexibles también son fundamentales para permitir la cooperación entre proveedores, fabricantes de vehículos y competidores, respetando al mismo tiempo las normas de la competencia

La responsabilidad de la Comisión en cuanto a las normas de contratación pública y su estrategia de compra pública deberían optimizarse aún más para garantizar que **la contratación pública sirva de importante palanca** para estimular la innovación (por ejemplo, 5G).

22. La contratación pública que fomenta la innovación en las áreas de transporte y movilidad debería ser apoyada por los fondos del ESIF para asegurar que los objetivos del Pacto Verde se alcanzan en todos los Estados miembros.

23. La futura iniciativa de movilidad del BEI debería ampliarse aún más para financiar la innovación, al servicio de la consecución de los objetivos a largo plazo de un transporte y una movilidad neutros en carbono y seguros.

Habilidades y competencias

El sector de automoción europeo se enfrenta a un **cambio estructural sin precedentes** en lo que respecta a los principales impulsores del cambio: por ejemplo, sistemas alternativos de propulsión, conectividad, digitalización, etc. La crisis actual acelerará la transformación del sector. La rápida adaptación de la mano de obra es esencial para asegurar la competitividad futura de la industria de automoción europea. Por lo tanto,

24. La Comisión Europea debería intensificar sus esfuerzos y su apoyo para la mejora de competencias y la recalificación de la fuerza laboral del sector en la Agenda de capacidades actualizada.

25. La Comisión Europea debería acelerar el establecimiento de un pacto sectorial de competencias para el sector de automoción.

Esto se aplica particularmente en lo que se refiere a:

- El apoyo financiero a la **inversión en capital humano** ("bonos de capacidades") por el Banco Europeo de Inversiones (BEI).
- El establecimiento del **pacto sectorial de capacidades para el ecosistema de automoción** para movilizar el capital privado
- **Establecimiento de un marco europeo de educación y capacitación** basado en definiciones de aptitudes aceptadas en toda la Unión Europea y que permita el establecimiento de un mercado de trabajo dedicado al sector de automoción a nivel europeo. Europa debe ser ambiciosa en este punto en comparación con China y EEUU.
- Apoyar la ejecución de la primera ola de **programas de capacitación masiva** en virtud de ese marco en regiones piloto y en todo el ecosistema (industria, servicios, logística, movilidad).

Datos del sector europeo de automoción:

- 13,8 millones de europeos trabajan en el sector de automoción, lo que representa el 6,1 % del total de puestos de trabajo de la UE.
- El 11,4 % de los puestos de trabajo de la industria manufacturera de la UE - unos 3,5 millones - pertenecen al sector de automoción.
- La fiscalidad de los vehículos de motor aporta 440.400 millones de euros a los gobiernos de los principales mercados europeos
- La industria del automóvil genera un superávit comercial de 84.400 millones de euros para la UE.
- El volumen de negocios generado por la industria del automóvil representa más del 7% del PIB de la UE.
- Con una inversión anual de 57.400 millones de euros en I+D, el sector de automoción es el principal inversor privado de Europa en innovación, ya que representa el 28 % del gasto total de la UE.
- La flota de vehículos de motor de la UE está envejeciendo año tras año. Los turismos tienen ahora un promedio de 11,1 años, las furgonetas de 11 años y los vehículos industriales pesados de 12 años.

Acerca de las asociaciones firmantes

ACEA, la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles, representa a los 16 principales fabricantes europeos de automóviles, furgonetas, camiones y autobuses: BMW Group, CNH Industrial, DAF Trucks, Daimler, Ferrari, Fiat Chrysler Automobiles, Ford of Europe, Honda Motor Europe, Hyundai Motor Europe, Jaguar Land Rover, PSA Group, Renault Group, Toyota Motor Europe, Volkswagen Group, Volvo Cars, and Volvo Group.

CECRA es la federación europea que reúne a las asociaciones profesionales nacionales que representan el interés de las empresas comercialización y reparación del sector del automóvil y de los Consejos Europeos de Distribuidores. CECRA representa a escala europea 336.720 empresas de reparación y comercio de automóviles. En conjunto emplean a 2,9 millones de personas.

CLEPA, la Asociación Europea de Proveedores de Automoción, representa a más de 3.000 empresas que suministran componentes de última generación y tecnología innovadora para una movilidad segura, inteligente y sostenible, invirtiendo más de 25.000 millones de euros anualmente en investigación y desarrollo. Los proveedores de automóviles de Europa emplean directa e indirectamente a casi cinco millones de personas en todo el continente.

ETRMA, la Asociación Europea de Fabricantes de Neumáticos y Caucho representa a casi 4.400 empresas en la UE, que emplean directamente a unas 370.000 personas. Las ventas globales de los miembros corporativos de ETRMA representan el 70 % de las ventas globales totales, tienen una fuerte presencia de fabricación e investigación en la UE y en los países candidatos, con 93 plantas productoras de neumáticos y 17 centros de I+D.

**Traducción realizada por SERNAUTO, la Asociación Española de Proveedores de Automoción.*

➤ [Descargar documento original en inglés.](#)