INSTITUTO DE ESTUDIOS ECONÓMICOS

La economía del sector de la distribución de vehículos en España

COLECCIÓN INFORMES
Noviembre 2026

La economía del sector de la distribución de vehículos en España

INSTITUTO DE ESTUDIOS ECONÓMICOS

El presente Informe del Instituto de Estudios Económicos (IEE) ha sido elaborado bajo la dirección de Gregorio Izquierdo Llanes junto con el Servicio Técnico del IEE, al que pertenecen María Laura Díaz Di Cocco, Ángela de la Fuente Trujillo, Alejandro Hortelano Martín, Liliya Matiko Polianko y Lorena González Mora, con la coordinación de Adrián González Martín.

© 2026 Instituto de Estudios Económicos
C/ Príncipe de Vergara, 74, 6.ª planta • 28006 Madrid
Tel.: 917 820 580
iee@ieemadrid.com
www.ieemadrid.es

Maquetación: D. G. Gallego y Asociados, S. L.
gallego@dg-gallego.com

Noviembre 2026
Documento digital PDF

Se autoriza la difusión por terceros de esta publicación, de forma total o parcial, siempre y cuando quede reflejado inequívocamente que la autoría de la misma es del Instituto de Estudios Económicos. En este caso, rogamos que nos envíen una copia de la referencia al IEE.

Índice

RESUMEN EJECUTIVO 6

LA ECONOMÍA DEL SECTOR DE LA DISTRIBUCIÓN DE VEHÍCULOS EN ESPAÑA 11

Introducción 11

1. Cifras de negocio 15

2. La generación de valor añadido: oferta y demanda 17

   2.1. Valor añadido del sector 17

   2.2. Demanda final dirigida al automóvil 26

3. Impactos sobre la economía 28

   3.1. Consumos intermedios 28

   3.2. Efectos directos, indirectos e inducidos del sector 30

   3.3. ¿Qué pasaría si el sector desapareciese? 33

4. Fiscalidad del sector 35

   4.1. Fiscalidad de adquisición 36

   4.2. Fiscalidad de uso 40

5. Tejido empresarial y empleo 44

   5.1. Estructura empresarial 44

   5.2. Capilaridad territorial 47

   5.3. Comparativa internacional del tejido productivo del sector 49

   5.4. Empleo 55

   5.5. Calidad del empleo 65

   5.6. Productividad 66

6. Demanda de vehículos: precios, parque móvil y perfil del comprador 71

   6.1. Comportamiento de los precios 71

   6.2. Parque móvil 73

   6.3. Gasto desde la perspectiva de los hogares 79

7. Un plan de renovación del parque de vehículos 89
7.1. Una medida con retorno económico y fiscal 92
7.2. Consideración final 93
8. Conclusiones 94

Resumen Ejecutivo

El sector de la venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas constituye una actividad estratégica para la economía española por su peso en el tejido empresarial, su capacidad para generar actividad y empleo, movilizando consumo e inversión, y por sus notables efectos de arrastre sobre otras ramas productivas. **En 2025 estaba integrado por casi 70.000 empresas**, lo que representa el **98% de las empresas vinculadas a la automoción y el 2,1% del conjunto del tejido empresarial español**. Se trata, además, de un sector con una elevada capilaridad territorial, compuesto mayoritariamente por pequeñas empresas y autónomos, y con una presencia especialmente relevante de las actividades de mantenimiento y reparación, que aglutinan más de la mitad de las empresas del sector.

Su importancia empresarial se corresponde con un significativo volumen de actividad. **En 2024 la venta y reparación de vehículos alcanzó una facturación cercana a los 110.000 millones de euros, equivalente, aproximadamente, al 7% del PIB**, manteniendo un peso relativamente estable durante los últimos años. **Si se considera el conjunto de la automoción**, incorporando también la fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques, la facturación ascendió a **207.000 millones de euros, el 13% del PIB**. Al incorporar los servicios vinculados al automóvil, **la facturación agregada asciende a 357.000 millones de euros, equivalentes al 22,3% del PIB**.

La contribución del sector resulta igualmente significativa en términos de empleo. Según la EPA, **en el tercer trimestre de 2026 la venta y reparación de vehículos alcanzó los 389.800 ocupados**, un 19% más que en 2018, y representó el **1,7% del empleo total de la economía española. Considerando el conjunto de la automoción, el número de ocupados asciende a 611.800 personas y su peso alcanza el 2,7% del empleo total**. Teniendo en cuenta, también, el resto de los servicios vinculados al automóvil, en 2025 el empleo superó las **724.000 personas**, el **3,3% del total nacional**, de las que más de la mitad corresponden a la venta y reparación de vehículos.

Además de crear empleo, **el sector de la venta y reparación de vehículos presenta indicadores de calidad y estabilidad laboral más favorables que el promedio de la economía española**. En 2025, el **93% de los ocupados trabajaba a jornada completa**, frente al 86% del conjunto de la economía, y el **93% disponía de un contrato indefinido**, frente al 85% nacional. A ello se añade una remuneración media ligeramente superior: **en 2024, el salario medio alcanzó los 25.048 euros por trabajador**, frente a los 25.024 euros para el conjunto de la economía. Asimismo, desde 2021 la remuneración media del sector ha aumentado un 19%, dos puntos más que el promedio nacional que creció un 17%. Estos resultados ponen de manifiesto que su contribución al mercado laboral no solo es cuantitativamente relevante, sino que se sustenta

en un empleo caracterizado por una elevada estabilidad contractual y una mayor presencia de jornadas completas.

La aportación de la venta y reparación de vehículos a la generación directa de riqueza también es considerable. **En 2024, el sector representó el 1,4% del valor añadido bruto (VAB) de la economía española**, un peso similar al registrado por la Unión Europea y por la eurozona en los últimos datos comparables. Por su parte, **el conjunto de la automoción alcanzó el 2,5% del VAB nacional**. Si a ello se suman las actividades vinculadas al automóvil, el VAB generado alcanza los **53.300 millones de euros, equivalentes al 3,7% del VAB nacional**. Por tanto, la relevancia del sector no deriva, únicamente, de su elevada presencia empresarial y de su capacidad para generar empleo, sino también de su aportación directa a la creación de valor añadido. Desde la óptica de la **demanda**, el gasto de los hogares y la inversión de las empresas dirigidos al automóvil alcanzaron, en 2025, los **132.400 millones de euros, el 7,8% del PIB**.

Además, **su importancia para la economía española va considerablemente más allá de esos efectos directos**. La venta y reparación de vehículos mantiene fuertes relaciones productivas con otras actividades económicas, por lo que un incremento de su demanda se transmite a través de la cadena de proveedores y del gasto generado por las rentas asociadas a dicha actividad. Las estimaciones realizadas a partir de las Tablas Input-Output muestran que **un aumento de un millón de euros en la demanda final del sector de la venta y reparación de vehículos genera un impacto total sobre la economía española de 2,3 millones de euros sobre la producción, 1,1 millones de euros sobre el valor añadido y 17,6 puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo**, considerando conjuntamente los efectos directos, indirectos e inducidos.

Esta capacidad de arrastre se refleja, también, en sus encadenamientos productivos. **El sector impulsa la actividad de otras ramas, entre las que destacan desde la fabricación de vehículos hasta los servicios administrativos y empresariales, las actividades inmobiliarias, la consultoría y el transporte**. Al mismo tiempo, **su producción es demandada, principalmente, por sectores vinculados al transporte, así como por los servicios de alquiler y por los servicios financieros y de seguros**, entre los más relevantes.

En relación con su capacidad de arrastre, **los consumos intermedios movilizados por la venta y reparación alcanzaron, aproximadamente, los 22.000 millones de euros en 2024**. Esto supone el **1,5% de los consumos intermedios totales de la economía española en dicho año**, lo que sitúa al sector, en España, unas décimas por encima de los promedios de la Unión Europea y de la eurozona, que estaban en el 1,2%, en ambos casos, en el año 2023.

La dimensión de estas interdependencias permite entender **el alcance que tendría una eventual desaparición del sector. Según las estimaciones, esta provocaría una contracción del 3,4% de la producción, del 3,2% del PIB y del 3,6% del empleo** equivalente a tiempo completo. En términos absolutos, tomando como referencia los valores de 2025, **supondría 105.300 millones de euros menos de producción, 54.200 millones de euros menos de PIB y un impacto sobre 751.000 empleos equivalentes a tiempo completo, cifra que alcanzaría los 800.000 ocupados** tomando como referencia la EPA.

A esta notable capacidad de arrastre se suma una evolución favorable de la productividad. **Entre 2019 y 2023, la productividad de la venta y reparación de vehículos aumentó un 23%**, frente al avance acumulado del 1,9% estimado para el conjunto de la economía española desde 2019. No obstante, **la productividad por ocupado de la venta y reparación de vehículos continúa siendo inferior a la del conjunto de la automoción y a la de sus principales referentes europeos**. La atomización del tejido empresarial, la elevada intensidad en trabajo y las mayores dificultades de las pequeñas empresas para aprovechar economías de escala constituyen condicionantes estructurales para seguir avanzando en este ámbito.

Otro elemento que pone de manifiesto la importancia económica de la automoción es su **elevada contribución a los ingresos públicos, unos 47.100 millones de euros en 2025**, que se producen a lo largo de, prácticamente, todo el ciclo de vida del vehículo, cuantía que equivale al 14,5% del total de la recaudación y al 2,7% del PIB. A la fiscalidad asociada a la adquisición se suman los tributos derivados de su transferencia, propiedad y utilización, así como los vinculados al consumo de combustible, mantenimiento, reparación y aseguramiento, y, junto a ellos, los derivados del empleo que genera el sector. Solo las **cotizaciones sociales** del sector de la automoción se sitúan en unos **4.200 millones**. Por su parte, las estimaciones recogidas en el informe muestran que la **fiscalidad asociada a los carburantes** es de, aproximadamente, **23.000 millones de euros**, la relacionada con la **adquisición de vehículos nuevos** alcanza los **6.700 millones**, mientras que la correspondiente al **mantenimiento, reparación y repuestos** se sitúa en, aproximadamente, **6.000 millones**, y la del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica en torno a **3.000 millones de euros**.

Esta contribución fiscal presenta, sin embargo, otra vertiente relevante: **la imposición constituye, junto con otros factores de costes y oferta, uno de los elementos que condicionan el precio final y las decisiones de adquisición** y utilización del vehículo. Entre 2018 y 2025, el importe medio del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte aumentó más de un 60%, desde 377 hasta 604 euros por vehículo, mientras que el IVA estimado por automóvil aumentó en más de 1.300 euros hasta aproximarse a los 5.000 euros por unidad. Durante este periodo, **el precio final estimado de un vehículo nuevo ha pasado de estar cerca de los 21.000 euros hasta casi los 29.000 euros.**

El comportamiento de los precios constituye, precisamente, uno de los principales condicionantes del crecimiento futuro del sector. Aunque el aumento del IPC general español entre los años 2015 y 2026 es inferior al registrado en la Unión Europea y en la eurozona, esta relación se invierte cuando se analiza, específicamente, la compra de vehículos: **los precios de los automóviles han aumentado más en España que en los principales agregados europeos**. Esta evolución incrementa el esfuerzo económico requerido por los hogares, favorece el aplazamiento de sus decisiones de compra y desplaza parte de la demanda hacia el mercado de ocasión. Esta percepción es compartida por los propios consumidores: según la encuesta de Cetelem citada en el informe, **nueve de cada diez usuarios consideran demasiado elevado el precio de los vehículos nuevos y el 84% afirma que los precios han aumentado durante los últimos años**.

El encarecimiento de los vehículos, unido a la fiscalidad, los cambios en los costes de producción, las disrupciones de oferta de los últimos años y la incertidumbre regulatoria, está alterando la composición del mercado. **En 2025 se vendieron, en España, 6,2 millones de vehículos**, de los cuales el **71% fueron vehículos de ocasión y solo el 29% vehículos nuevos**. Entre 2019 y 2025, las ventas de ocasión crecieron más de un 10%, frente a apenas el 1% de los vehículos nuevos, mientras que la población aumentó un 5% en dicho periodo. El mercado de segunda mano se ha consolidado, de este modo, como un mecanismo de ajuste para aquellos hogares que necesitan renovar su automóvil, pero encuentran crecientes dificultades para acceder a uno nuevo.

Una de las principales consecuencias de esta insuficiente renovación es el progresivo **envejecimiento del parque móvil español. Su edad media ha aumentado desde los 9,2 años, en 2010, hasta los 14,6 años en 2025**, un incremento próximo al 60%. De los, aproximadamente, 37 millones de vehículos existentes, más del **62% supera los diez años de antigüedad y más del 30% rebasa los veinte años**, mientras que solo el 17,8% tiene cuatro años o menos. Esta situación limita la renovación tecnológica del parque y dificulta la transición hacia vehículos más eficientes y con menores emisiones.

Las dificultades de acceso al vehículo nuevo tampoco afectan de igual manera a todos los hogares. **El análisis de los patrones de gasto revela una asociación creciente entre la adquisición de vehículos nuevos y la capacidad económica de las familias**. Los hogares de mayor renta son los únicos que han mantenido o incrementado su esfuerzo relativo de compra, mientras que los grupos de renta media y baja han reducido la proporción de gasto destinada a adquirir vehículos. Al mismo tiempo, **entre 2024 y 2025 disminuyó en torno a 140.000 el número de hogares que adquirieron vehículos nuevos, mientras que aumentó en más de 50.000 el de compradores de vehículos de ocasión**.

Las características de los compradores refuerzan esta diferenciación. La adquisición de vehículos nuevos presenta una mayor vinculación con perfiles de mayor capacidad adquisitiva, mayor nivel educativo y una posición laboral más favorable, mientras que el mercado de ocasión adquiere más importancia entre hogares sometidos a mayores restricciones presupuestarias. Entre 2018 y 2025, además, aumentó el porcentaje de compradores de vehículos nuevos que estaba ocupado, mientras que disminuyó entre los compradores de vehículos de ocasión. En conjunto, estos resultados indican que **el encarecimiento del automóvil está haciendo cada vez más dependiente de la renta y de la posición económica del hogar la posibilidad de acceder a un vehículo nuevo**.

En este contexto, **favorecer la renovación del parque móvil tendría efectos positivos que trascienden al propio sector de la automoción**. Un marco fiscal y regulatorio más estable y previsible, acompañado de incentivos eficaces a la sustitución de los vehículos de mayor antigüedad por otros nuevos, más eficientes y de menores emisiones, contribuiría a impulsar la actividad y el empleo de un sector con una elevada capacidad de arrastre sobre el conjunto de la economía. Al mismo tiempo, permitiría acelerar la modernización tecnológica del parque y avanzar en los objetivos de seguridad vial y sostenibilidad medioambiental.

España dispone, además, de un margen potencial significativo. Si en 2025, cuando la ratio de venta de vehículos nuevos por cada 1.000 habitantes es de 36,9, se hubiese vuelto a los niveles previos a la pandemia (38,2 en el año 2019), **se habrían incrementado las ventas en unos 65.000 vehículos nuevos adicionales**, lo que hubiera generado **un impacto en la demanda del sector de, aproximadamente, 1.900 millones de euros**. Cuando nos comparamos con la Unión Europea las diferencias son aún más significativas. En España hay **653 vehículos por cada 1.000 habitantes**, cifra sensiblemente inferior a los 706 de la Unión Europea. Según las estimaciones recogidas en el informe, alcanzar la ratio comunitaria supondría incorporar más de **2,5 millones de vehículos adicionales**, con un impacto potencial sobre la demanda próximo a **74.000 millones de euros**. Este cálculo debe entenderse como una referencia del potencial del mercado, cuyo aprovechamiento dependerá, entre otros factores, de la evolución de la renta de los hogares, los precios, la fiscalidad, las condiciones de financiación y la certidumbre regulatoria.

En este contexto, el informe plantea complementar los incentivos a la electrificación del Programa Auto+ con **un Plan Nacional de Renovación del Parque Automovilístico que vincule las ayudas al achatarramiento de los vehículos más antiguos, incluya vehículos de ocasión recientes y articule su concesión mediante un sistema sencillo y homogéneo de descuento directo en el punto de venta**. Esta iniciativa permitiría ampliar el acceso a vehículos más eficientes, acelerar la reducción de emisiones y mejorar la seguridad vial, al tiempo que impulsaría la actividad económica y el empleo. **Además, tendría un retorno fiscal relevante: cada vehículo nuevo vendido podría generar alrededor de 5.500 euros de recaudación por IVA e IEDMT, a los que habría que añadir los ingresos asociados a la actividad económica inducida**.

En definitiva, **la venta y reparación de vehículos constituye una actividad con una notable relevancia empresarial, económica, laboral y fiscal**, caracterizada, además, por un empleo relativamente estable, importantes ganancias recientes de productividad y una elevada capacidad de arrastre sobre otras ramas de la economía. Sin embargo, el encarecimiento del automóvil y las dificultades de acceso al vehículo nuevo están desplazando, progresivamente, la demanda hacia el mercado de ocasión, lo que está contribuyendo a mantener un parque móvil excesivamente envejecido. **Impulsar su renovación constituye no solo una política favorable para el sector, sino también una oportunidad para estimular la actividad económica y el empleo, modernizar el parque móvil, mejorar la seguridad vial y facilitar la transición hacia una movilidad más eficiente y con menores emisiones**.

Palabras clave: **automoción, venta y reparación de vehículos, tejido empresarial, empleo, productividad, valor añadido, fiscalidad, renovación del parque automovilístico, movilidad sostenible, electrificación, digitalización, vehículos de ocasión, gasto de los hogares.**

La economía del sector de la distribución de vehículos en España

Introducción

Pocas actividades económicas están tan presentes en la vida cotidiana de los españoles como el automóvil. Se compra, se financia, se asegura, se reposta, se revisa y se repara, y en cada una de esas etapas se movilizan empresas, empleo e ingresos públicos en todo el territorio. El automóvil tiende a identificarse con la industria que lo fabrica, cuando buena parte del valor que genera se produce una vez que sale de fábrica: en los **concesionarios**, en los **talleres**, en el **comercio de recambios** y en los **servicios** que lo acompañan durante toda su vida útil. El objetivo del presente informe es **cuantificar esa dimensión y recoger adecuadamente el valor que implica la venta y reparación de vehículos, el sector que conecta el automóvil con los hogares y las empresas que lo utilizan**.

Para ello, el análisis se aproxima al sector a través de tres niveles. El primero lo forma **la venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas**, que facturó cerca de **110.000 millones de euros en 2024**, el equivalente, aproximadamente, al **7% del PIB**. El segundo incorpora la **fabricación**, de modo que el conjunto de la automoción alcanzó una facturación de **207.000 millones de euros**. El tercero añade los **servicios asociados al vehículo** (financiación, seguros, alquiler y *renting* y comercio de combustibles) y configura el ecosistema del automóvil, cuya facturación conjunta asciende a **357.000 millones de euros**, el equivalente al **22,3% del PIB. Casi uno de cada tres euros de esa cifra, el 31%, corresponde a la venta y reparación**.

La generación de riqueza confirma la relevancia del sector. **La venta y reparación aportó, en 2024, un valor añadido bruto (VAB) de 20.300 millones de euros**, que se eleva hasta los **36.300 millones al incorporar la fabricación**, y hasta los **53.300 millones al sumar los servicios asociados**, el **3,7% del VAB de la economía española**. La **venta y reparación es, así, el principal componente del ecosistema, con el 38% del total**, por delante de las actividades vinculadas (32%) y de la fabricación (30%). Dicho de otro modo, **siete de cada diez euros de valor añadido del automóvil se generan después de que el vehículo salga de la cadena de montaje**. Desde la óptica de la **demanda**, el gasto de los hogares y la inversión de las empresas dirigidos al automóvil alcanzaron, en 2025, los **132.400 millones de euros, el 7,8% del PIB**.

La importancia del sector se refleja, también, en su contribución al **empleo. La venta y reparación** alcanzó los **389.800 ocupados en el tercer trimestre de 2026**, un 19% más que en 2018, casi el doble que el crecimiento del conjunto de la automoción, que suma 611.800 ocupados. Con los

servicios asociados, el ecosistema dio trabajo a más de **724.000 personas en 2025, más de la mitad de ellas en la venta y reparación**. Es, además, un empleo de calidad: el **93% de los ocupados del sector tiene contrato indefinido** y el **93% trabaja a jornada completa**, por encima del conjunto de la economía. Este empleo se reparte entre cerca de **70.000 empresas**, el 98% de las vinculadas a la automoción, y casi **88.700 locales** presentes en las 52 provincias. En las provincias predominantemente rurales, entre 2015 y 2022, los locales del sector crecieron un 8%, mientras que la población se reducía un 3,8%, lo que convierte a **talleres y concesionarios en un servicio esencial de proximidad y en un factor de cohesión territorial**.

La relevancia del sector va mucho más allá de sus efectos directos. Por sus estrechas relaciones con otras ramas productivas, **cada euro de demanda final dirigido a la venta y reparación genera 2,3 euros de producción en el conjunto de la economía**. La forma más elocuente de medir esta capacidad de arrastre es plantear la pregunta inversa: **¿qué ocurriría si el sector desapareciese?** Las estimaciones realizadas a partir de las Tablas Input-Output apuntan a una **pérdida del 3,4% en la producción, del 3,2% en el PIB y del 3,6% en el empleo** a tiempo completo equivalente (TCE). Esta situación llevada a cifras del año 2025 conllevaría **un descenso en la producción de la economía de 105.300 millones de euros, una caída del PIB de 54.200 millones de euros, y la pérdida de 751.000 empleos TCE que se elevaría hasta los 800.000 ocupados** tomando como referencia la EPA.

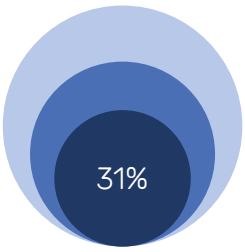
A todo ello se suma su aportación a las arcas públicas. **La recaudación asociada al automóvil, a lo largo de todo su ciclo de vida, superó los 47.100 millones de euros en 2025**, el **14,5% de la recaudación total**, y una cuantía que equivale al **2,7% del PIB**.

Estas **cifras principales** del sector se han recogido, de manera sintética, en la siguiente imagen:

El automóvil en la economía española en cifras

● Venta y reparación ● Automoción (+ fabricación) ● Ecosistema (+ servicios asociados)

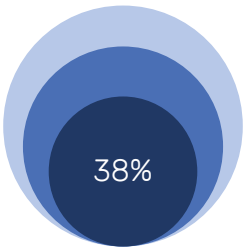
Facturación
2024 • millones de euros



Venta y reparación	110.000
Automoción	207.000
Ecosistema	357.000

equivale al 22,3% del PIB

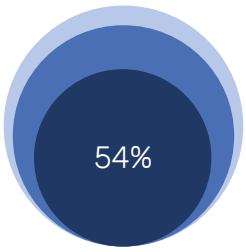
Valor añadido
2024 • millones de euros



Venta y reparación	20.300
Automoción	36.300
Ecosistema	53.300

3,7% del VAB total

Empleo
2025 • ocupados



Venta y reparación	389.800
Automoción	611.800
Ecosistema	724.300

ocupados en el ecosistema

El porcentaje central indica el peso de la venta y reparación dentro del ecosistema

FISCALIDAD 2025
47.100
millones de euros de recaudación

DEMANDA FINAL 2025
132.400
millones de euros • 7,8% del PIB

TEJIDO EMPRESARIAL
70.000
empresas de venta y reparación de vehículos

¿Qué pasaría si el sector desapareciese?
Efecto total sobre la economía española, en términos de 2025

PRODUCCIÓN	PIB	EMPLEO
−3,4%	−3,2%	−3,6%
105.300 M €	54.200 M €	751.000
		empleos (TCE)

El sector de venta y reparación de vehículos de motor presenta, también, otros aspectos positivos como la notable mejora de su eficiencia, que se evidencia en **un aumento de la productividad del 23% entre 2019 y 2023**, frente al modesto 1,9% del promedio nacional.

Esta fortaleza convive, no obstante, con desafíos que limitan su potencial. Los precios de los vehículos han crecido en España más que en la Unión Europea, y la carga fiscal sobre su adquisición no ha dejado de aumentar. Como resultado, **el 71% de los 6,2 millones de vehículos vendidos en 2025 fueron de ocasión y tan solo el 29% fueron vehículos nuevos (1,8 millones). Además, la edad media del parque ha alcanzado los 14,6 años, frente a los 9,2 de 2010**. El margen de mejora es, por ello, considerable: **si en 2025 la ratio de vehículos nuevos vendidos por cada 1.000 habitantes (36,9) volviese a los niveles de 2019 (38,2) generaría un incremento de ventas en torno a 65.000 vehículos nuevos, con un impacto en la demanda del sector de, aproximadamente, 1.900 millones de euros**. En otro orden de magnitud, **alcanzar la ratio de vehículos por habitante de la Unión Europea supondría incorporar más de 2,5 millones de vehículos y un impacto potencial sobre la demanda próximo a los 74.000 millones de euros**.

Toda esta información que se ha anticipado se abordará con más detalle a lo largo de los **ocho capítulos** en los que se estructura el informe. Los tres primeros analizan la **cifra de negocio**, la **contribución al valor añadido y a la demanda final**, y los **impactos del sector sobre el resto de la economía**. El cuarto aborda la **fiscalidad del vehículo**; el quinto, el **tejido empresarial** y el **empleo**; el sexto capítulo trata sobre la **demanda de vehículos**, con especial atención a los **precios**, el **parque móvil** y el perfil de los **compradores**. El séptimo propone **medidas para favorecer la renovación del parque de vehículos** y, por último, se recogen las **conclusiones**.

1. Cifras de negocio

Claves del capítulo:

- La **venta y reparación de vehículos facturó en España cerca de 110.000 millones** de euros en el año 2024. **Para el conjunto de la automoción**, incluyendo, también, la fabricación de vehículos de motor, **la facturación se elevó hasta los 207.000 millones** de euros.
- La facturación de las **actividades vinculadas al vehículo** (financiación, seguros, alquiler y *renting*, y comercio de combustibles) sumó en torno a **150.000 millones de euros adicionales**.
- En conjunto, **el ecosistema del automóvil alcanzó una facturación de unos 357.000 millones de euros, equivalente al 22,3% del PIB**.

La **facturación** constituye una magnitud esencial para aproximar el volumen de actividad económica generado por el sector y evaluar su evolución reciente en relación con el conjunto de la economía española.

Como muestra el Gráfico 1, la **evolución de la facturación** presenta diferencias entre el conjunto de la **automoción** y el segmento de la **venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas**. Según datos del INE, **entre 2018 y 2024**, el peso de la **facturación de la automoción sobre el PIB se redujo 0,6 puntos porcentuales**, pese a alcanzar, en 2024, un volumen total cercano a **207.000 millones de euros**. Por otro lado, la rama de **venta y reparación redujo su peso sobre el PIB 0,7 puntos porcentuales** en el periodo analizado, con una facturación próxima a los **110.000 millones** de euros en 2024.

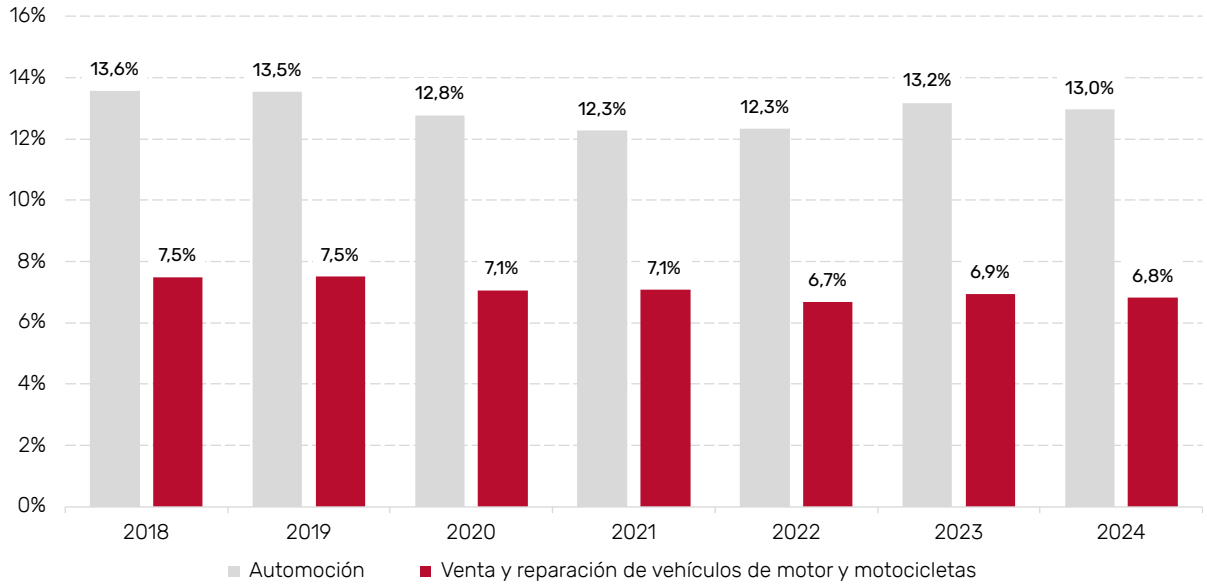
Además de la venta y reparación de vehículos, el análisis incorpora un **conjunto de actividades auxiliares cuya actividad depende, en buena medida, del parque automovilístico y de la compraventa de vehículos: la financiación de su adquisición, el aseguramiento, el alquiler y el *renting,* y la distribución mayorista y minorista de combustibles**. Las estadísticas oficiales clasifican estas actividades en otras ramas, por lo que no aparecen en las estadísticas sectoriales de la automoción y su dimensión debe estimarse.

En el alquiler (CNAE 77) y en el comercio mayorista y minorista (CNAE 46 y 47), la Estadística Estructural de Empresas del INE permite aislar, directamente, la cifra de negocios del alquiler de vehículos de motor (CNAE 771) y del comercio de combustibles (CNAE 4671 y 473). En el caso del comercio mayorista, esta actividad incluye, también, combustibles de uso no automotriz, por lo que la cifra debe interpretarse como un límite superior.

GRÁFICO 1

Evolución de la facturación del sector

2018-2024, porcentaje del PIB



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos del INE.

En los servicios financieros (CNAE 64) y en los seguros (CNAE 65), al no existir ese nivel de desagregación, se ha estimado la proporción de la actividad de cada rama vinculada al vehículo y se ha aplicado a su cifra de negocios, procedente de la *Structural Business Statistics* de Eurostat. En los servicios financieros, esa proporción combina dos fuentes del Banco de España: el peso de la financiación de vehículos sobre el total de la financiación de bienes de consumo duradero, obtenido de la Encuesta Financiera de las Familias (EFF) de 2022, y la participación del crédito para bienes duraderos en el crédito total, según sus estadísticas financieras. Al recoger solo la financiación a hogares, la estimación resultante puede considerarse conservadora. En los seguros, la proporción corresponde al peso de las primas del ramo de automóviles sobre el total de primas, según la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, y UNESPA.

De acuerdo con la metodología descrita, **la facturación asociada a los servicios vinculados al automóvil se situó en torno a los 150.000 millones de euros en 2024**. Dentro del conjunto, los servicios financieros y asociados al automóvil, que incluyen el *renting*, los seguros y el crédito, generaron una facturación de 30.700 millones de euros, equivalente al 20% del total. Por su parte, el comercio de combustibles, tanto al por mayor como al por menor, concentró la mayor parte de la facturación, con 119.300 millones de euros, el 80% del total.

Sumado a los **207.000 millones de euros correspondientes a la automoción**, incluyendo tanto la fabricación como la venta y reparación de vehículos, la **facturación agregada alcanzó, aproximadamente, los 357.000 millones de euros**. Esta cuantía es equivalente al **22,3% del PIB**, lo que refleja la relevancia económica del automóvil más allá de las ramas que se integran convencionalmente en las estadísticas sectoriales.

2. La generación de valor añadido: oferta y demanda

Claves del capítulo:

- **El ecosistema del vehículo genera 53.300 millones de euros, el 3,7% del VAB de la economía española**. De ese valor añadido, **la venta y reparación aporta el 38% (20.300 millones de euros)**, las **actividades vinculadas** (combustibles, *renting*, financiación y seguros) **el 32% (17.000 millones de euros)** y **la fabricación el 30% (16.000 millones de euros)**.
- **Frente a Europa**, la **automoción** (fabricación más venta y reparación) **pesa menos en España**: un **2,5% del VAB, frente al 3,3% de la UE**, y con una **brecha que se ha ampliado desde 2009**. En cambio, **la venta y reparación (1,4%) ya ha convergido con los promedios europeos**.
- **Considerando el consumo y la inversión vinculados al ecosistema del automóvil, la demanda se eleva hasta los 132.400 millones de euros en el año 2025, que equivale al 7,8% del PIB**.

2.1. Valor añadido del sector

Una vez examinada la facturación, resulta necesario **analizar la contribución del sector a la generación de valor añadido bruto (VAB)**, una dimensión fundamental para evaluar su relevancia económica, en la medida en que refleja su **capacidad para generar riqueza en el conjunto de la economía**. El análisis **parte de la venta y reparación de vehículos, amplía después el foco al conjunto de la automoción, incorporando su fabricación, y añade, por último, los servicios vinculados al vehículo**.

Teniendo en cuenta la **evolución del peso del VAB del sector de venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas sobre el VAB total frente a la UE** o la eurozona (Gráfico 2), se aprecia un claro **proceso de convergencia**.

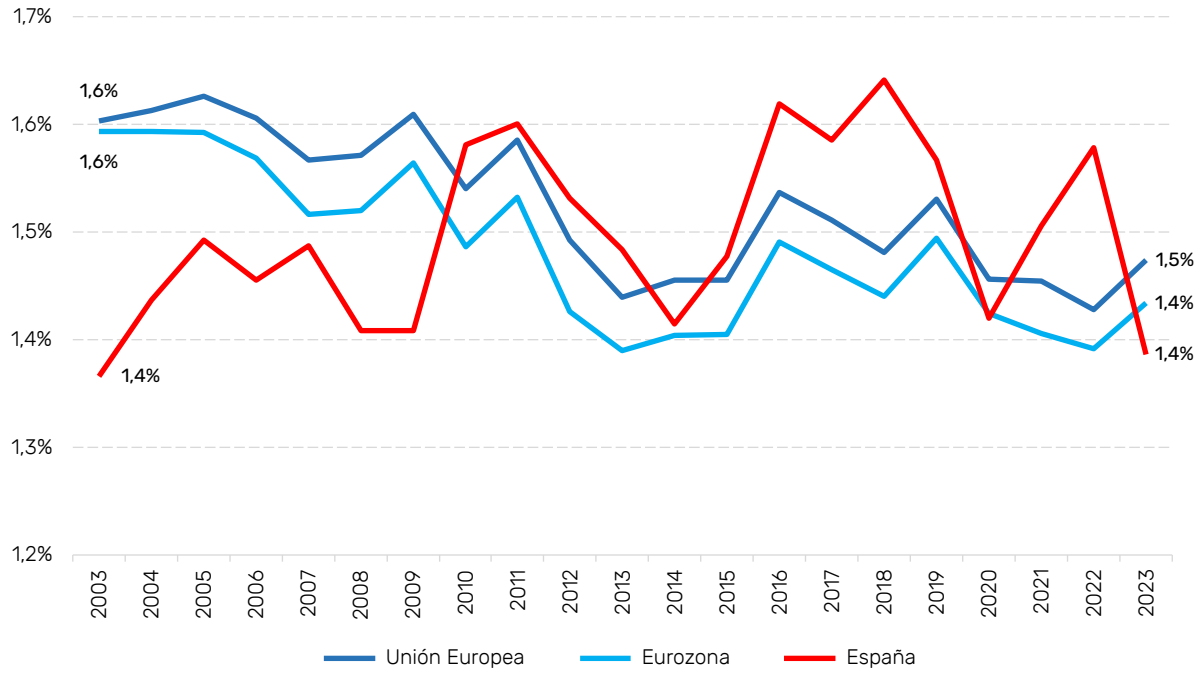
A comienzos de los años 2000, el VAB del sector representaba alrededor del 1,4% en España, frente a valores próximos al 1,6% en ambos agregados europeos. En 2023, último dato disponible en Eurostat, las tres series convergieron, situándose entre el 1,4% y el 1,5%, reflejando una **alineación progresiva de la estructura del sector en España con la del entorno internacional**.

Además, según los datos del INE, **en 2024, el peso del sector de la venta y reparación de vehículos sobre el VAB total de la economía española se mantuvo en el 1,4%**. Asimismo, **entre 2024 y 2025**, el volumen de ocupados en el conjunto de la economía creció un 3%, mientras que en el sector de la venta y reparación de vehículos aumentó un 9%. Este **mayor dinamismo del empleo sectorial** constituye un claro indicio de que el sector puede haber ganado algo de peso sobre el VAB total en 2025.

GRÁFICO 2

Evolución del peso del VAB de la venta y reparación de vehículos sobre el VAB total

2003-2023, porcentaje del VAB sectorial sobre total de la economía



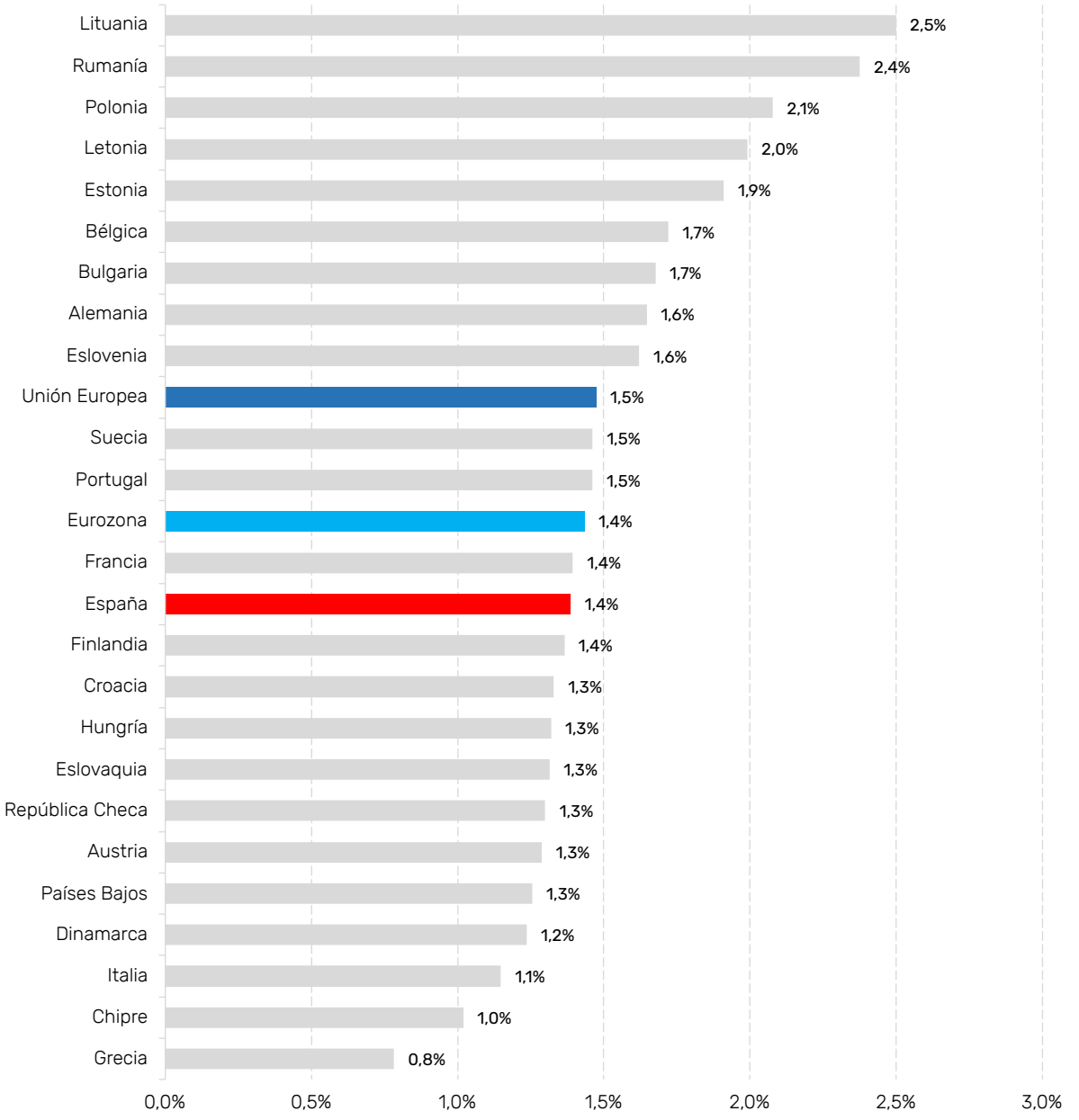
Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de Eurostat.

Por países, sin embargo, la **heterogeneidad** es elevada (Gráfico 3). Frente a un **bloque central en el que se sitúan España, la Unión Europea y la eurozona**, con **pesos de entre el 1,4% y el 1,5%**, algunos países superan el 2%, con los de Europa del Este a la cabeza, mientras que otros apenas alcanzan el 0,8%.

GRÁFICO 3

Peso del VAB de la venta y reparación de vehículos sobre el VAB total

2023, porcentaje del VAB sectorial sobre total de la economía



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de Eurostat.

Desde otra perspectiva, la medición de la **distribución del VAB sectorial por el tamaño empresarial** resulta fundamental para comprender la estructura interna del sector y el modo en que cada segmento (pequeñas, medianas y grandes empresas) contribuye al valor añadido.

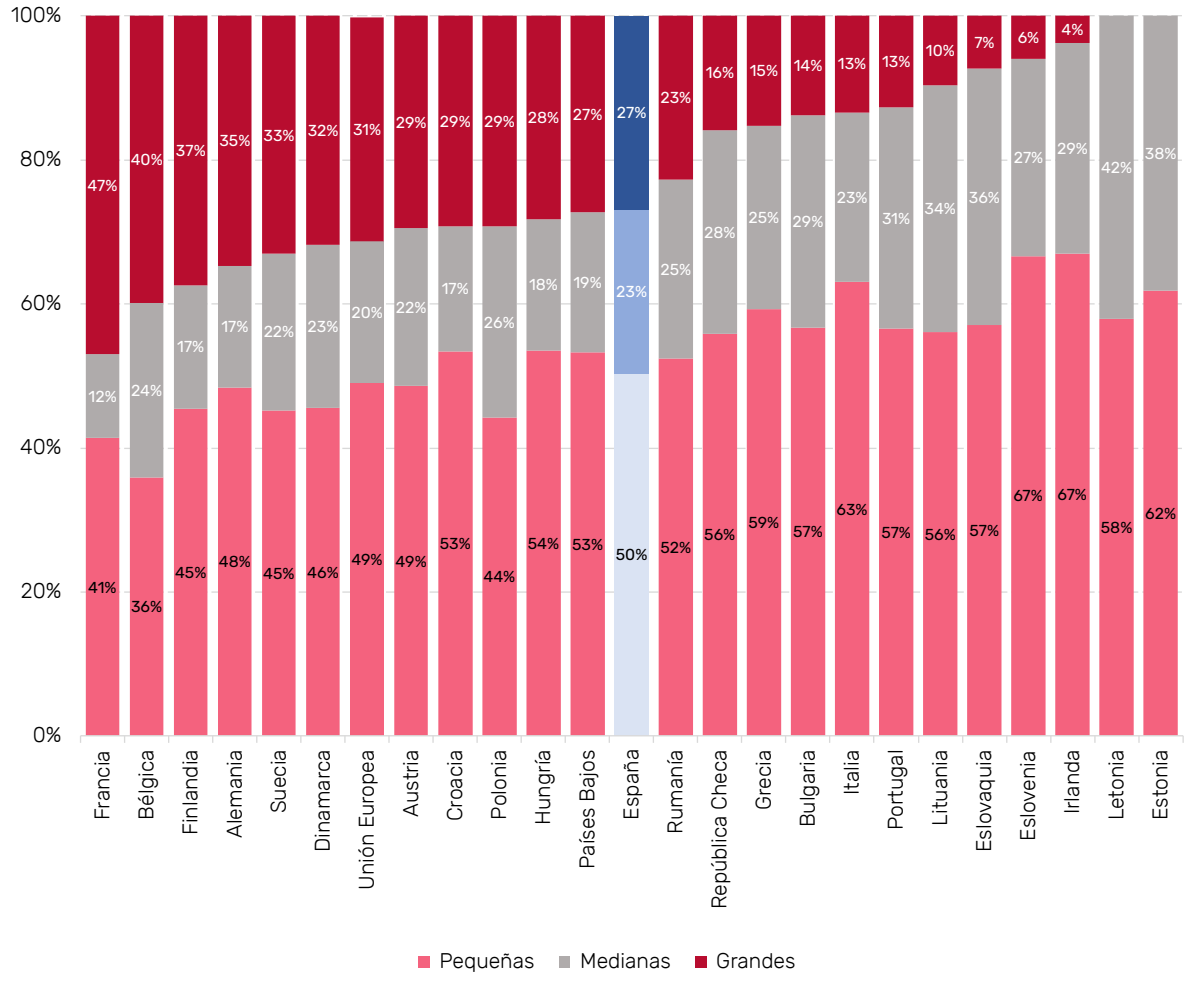
El Gráfico 4 muestra que **España presenta un patrón muy similar al de la Unión Europea**, al igual que ocurría con el peso del VAB sectorial sobre el total nacional. **Las pequeñas empresas generan el 50% del VAB sectorial total**, siendo el grupo de mayor relevancia, seguido por las **grandes** (**27%**) y por las **medianas** (**23%**).

En contraste con España, los países del norte de Europa, Bélgica o Francia presentan una estructura claramente distinta, caracterizada por un mayor peso en el VAB de las grandes empresas. Esta divergencia evidencia un modelo productivo menos fragmentado y con mayor concentración empresarial, frente a la marcada fragmentación del sector en España.

GRÁFICO 4

Distribución VAB de la venta y reparación de vehículos según el tamaño empresarial

2023



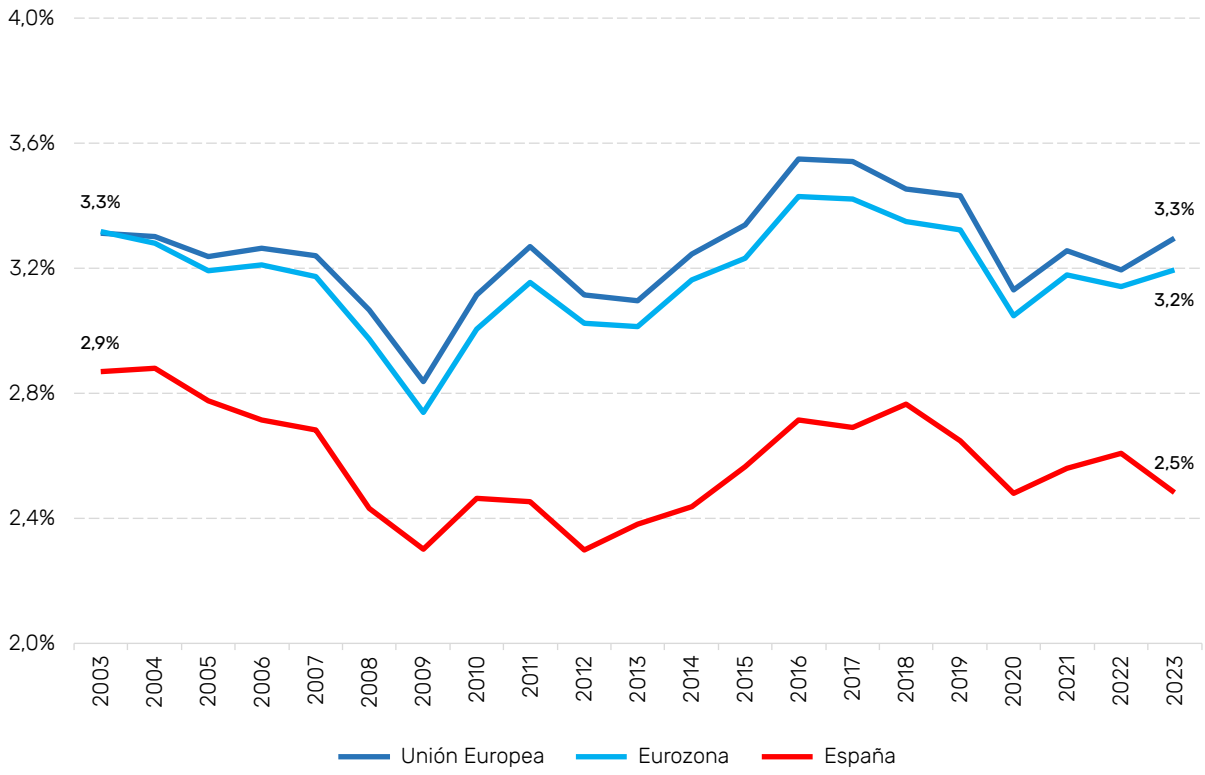
Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de Eurostat.

Si se amplía el análisis al agregado de la automoción, que incluye tanto la venta y reparación de vehículos como su fabricación, el Gráfico 5 muestra que **España ha seguido una trayectoria similar a la observada en los promedios europeos**, aunque **manteniéndose de forma persistente en niveles inferiores**. Así, en 2009 la brecha entre España y la eurozona se situaba en 0,4 puntos porcentuales, mientras que la distancia con la Unión Europea era de 0,5 puntos. Sin embargo, en **2023**, último dato disponible en Eurostat, **esta diferencia se amplió hasta los 0,7 puntos respecto a la eurozona y 0,8 puntos frente a la Unión Europea**. Esta evolución evidencia que, pese a compartir una tendencia común con el entorno europeo, la automoción española presenta una menor aportación relativa al valor añadido total, lo que apunta a una posición comparativamente más débil en términos de generación de riqueza sectorial.

GRÁFICO 5

Evolución del peso del VAB de la automoción sobre el VAB total

2003-2023, porcentaje del VAB sectorial sobre total de la economía



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de Eurostat.

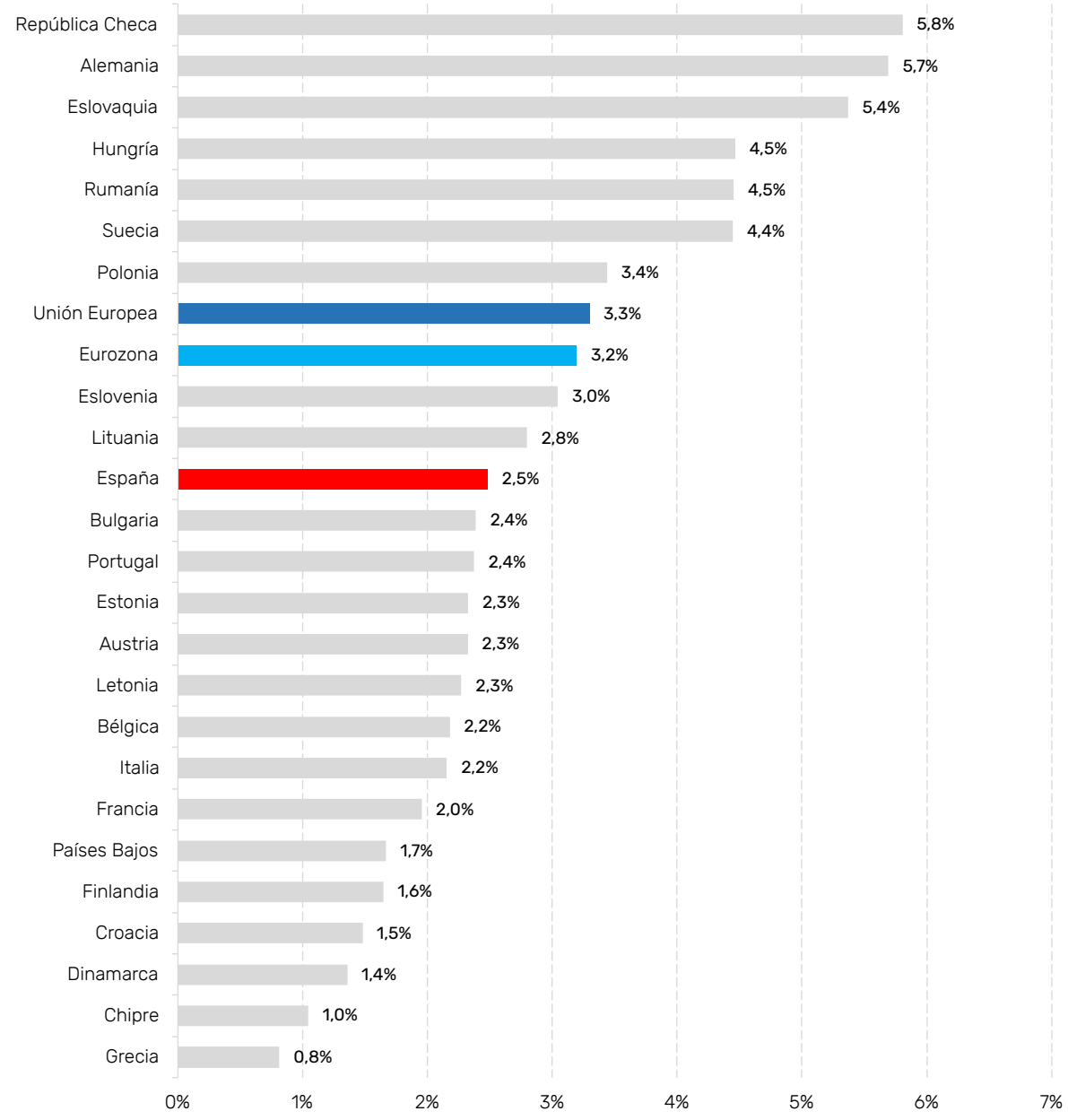
Desde una perspectiva comparada, el **peso del valor añadido bruto (VAB) de la automoción sobre el VAB total** confirma la **menor especialización relativa de España dentro del entorno europeo**. Tal y como muestra el Gráfico 6, en 2023 la aportación de la automoción española al valor añadido agregado (2,5%) se sitúa por debajo de los promedios de la Unión Europea (3,3%) y de la eurozona (3,2%), así como de las **principales economías con mayor presencia industrial del sector** (**República Checa** o **Alemania**). Con datos del INE, en **2024**, último año con disponibilidad de datos, el peso de la automoción se mantuvo en el **2,5% del VAB total**.

Esta posición evidencia que, pese a la relevancia estratégica de la automoción en términos de actividad, empleo y encadenamientos productivos, **su contribución relativa a la generación de riqueza es más limitada que en otros países europeos**, lo que refuerza la necesidad de fortalecer la competitividad y el dinamismo del sector.

GRÁFICO 6

Peso del valor añadido bruto (VAB) de la automoción sobre el VAB total

2023, porcentaje del VAB sectorial sobre total de la economía



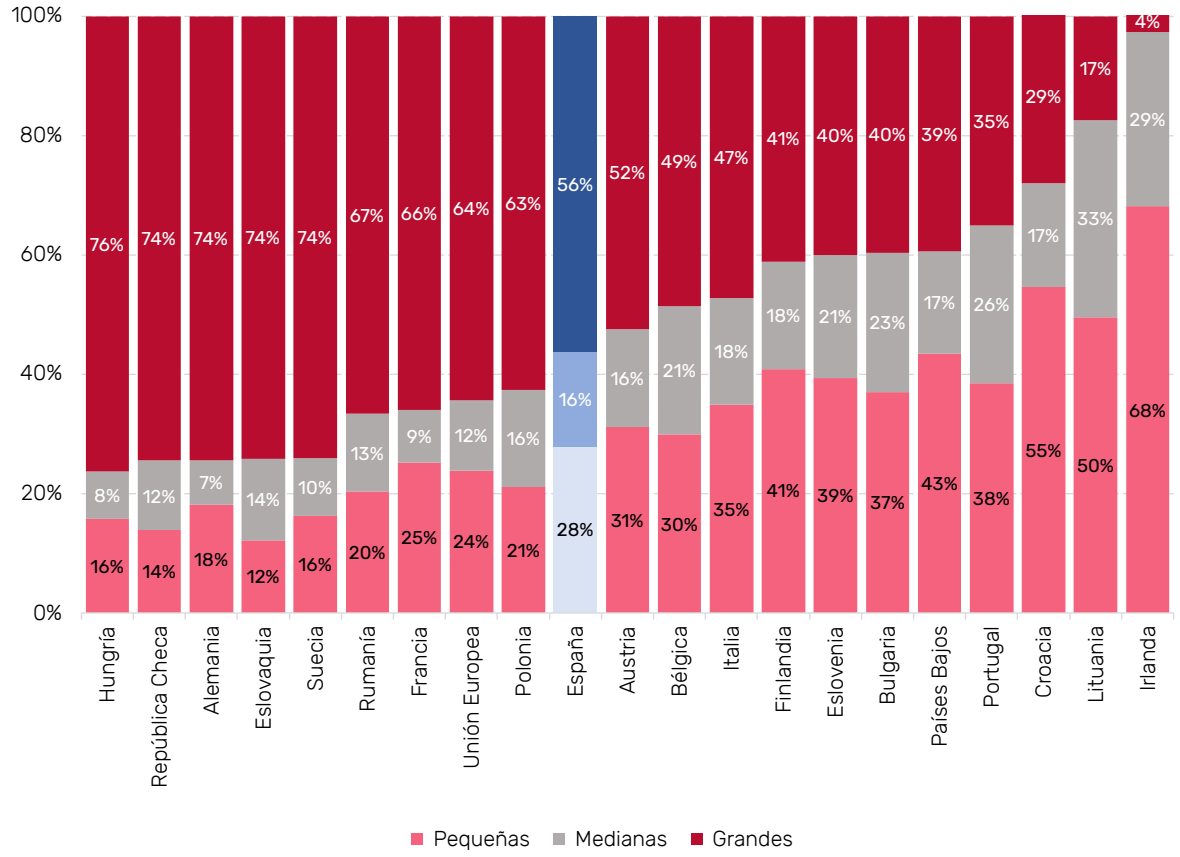
Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de Eurostat.

La **distribución del VAB de la automoción según el tamaño empresarial**, recogida en el Gráfico 7, pone de manifiesto la **elevada concentración del valor añadido en las empresas de mayor dimensión**. En **España**, las **grandes empresas generan más de la mitad del VAB del sector**, con un **56%**, pese a representar una proporción muy reducida del total de las compañías. Esta concentración es aún más acusada en el conjunto de la **Unión Europea**, donde las **grandes empresas aportan, aproximadamente, dos tercios del valor añadido total de la automoción**. Este patrón refleja que, aunque el tejido empresarial del sector está compuesto, mayoritariamente, por empresas de menor tamaño, **la capacidad de generación de riqueza se concentra en operadores de gran escala**, con mayor productividad, capacidad inversora e integración en cadenas de valor internacionales.

GRÁFICO 7

Distribución VAB de la automoción según el tamaño empresarial

2023



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de Eurostat.

Por último, el análisis se completa con las actividades auxiliares. Para estimar la aportación de las actividades auxiliares al valor añadido, se ha aplicado al VAB de cada rama, procedente de la Contabilidad Nacional del INE, la proporción de su actividad vinculada al vehículo. En los servicios financieros y los seguros, se emplean los mismos pesos descritos en el apartado 1.

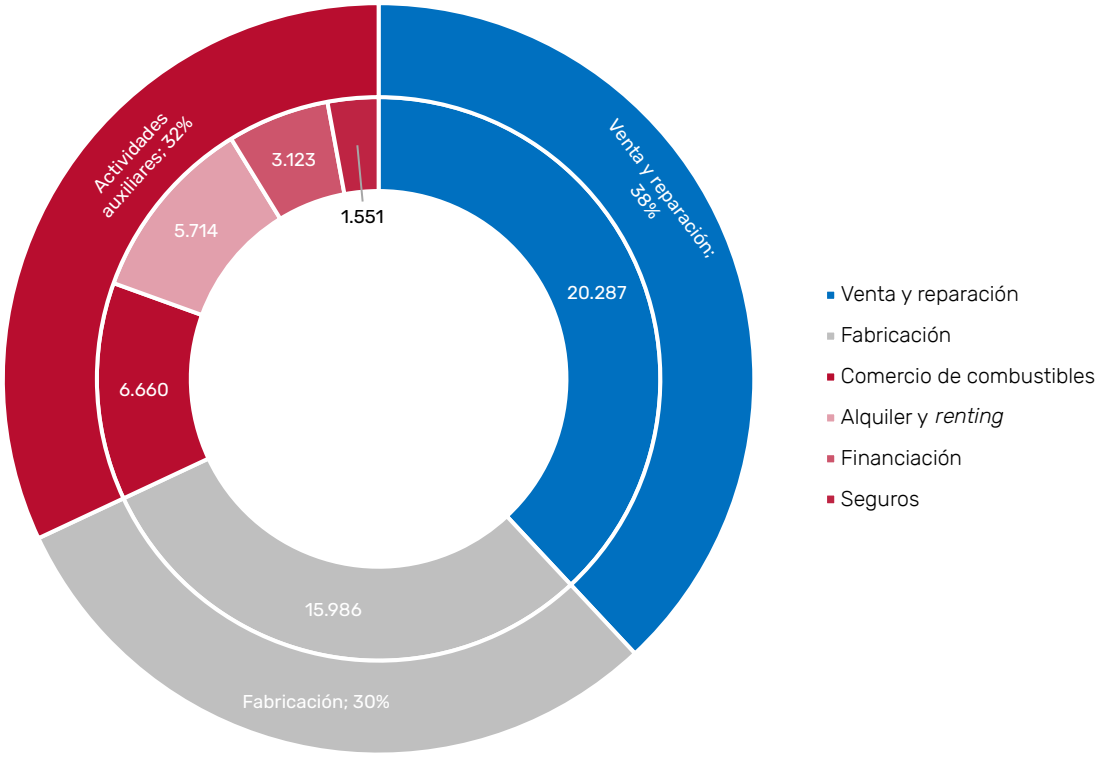
En el alquiler y el comercio, los pesos corresponden al valor añadido al coste de los factores del alquiler de vehículos de motor y del comercio de combustibles sobre el total de su rama, según la Estadística Estructural de Empresas del INE.

Según esta estimación, **las actividades vinculadas generaron, en 2024, un VAB de unos 17.000 millones de euros, el 1,2% del total de la economía española**. Esa cifra supone casi 3.750 millones más que en 2021. **Al incorporarlas, el ecosistema del vehículo alcanza los 53.300 millones de euros, el 3,7% del VAB total de la economía**. Las actividades posteriores a la fabricación concentran el grueso de ese valor añadido: **la venta y reparación de vehículos aporta el 38% (20.300 millones de euros) y las actividades vinculadas, el 32%, de modo que siete de cada diez euros se generan una vez que el vehículo sale de fábrica**, pues la fabricación representa el 30% restante, unos 16.000 millones de euros (Gráfico 8).

GRÁFICO 8

Composición del VAB del ecosistema del vehículo (porcentaje y millones de euros)

2024, porcentaje sobre el total (anillo externo) y millones de euros (anillo interno)



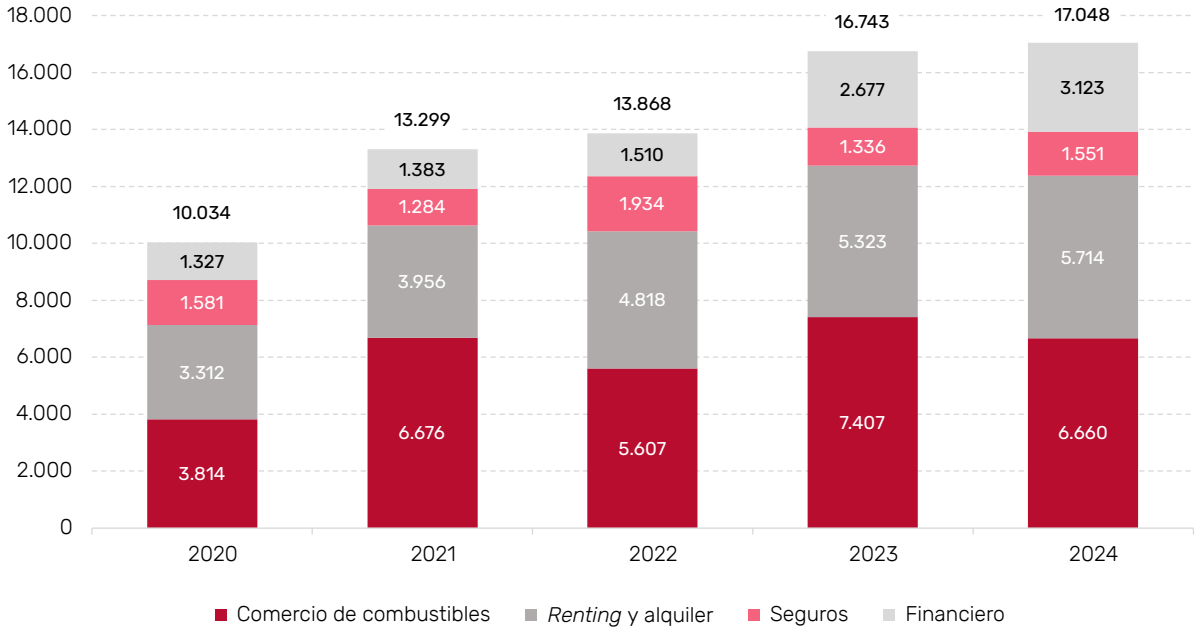
Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos del INE, Banco de España y Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones.

Dentro de las actividades auxiliares, **el comercio mayorista y minorista de combustibles es el principal componente, con unos 6.700 millones** (39% del VAB auxiliar), **seguido del alquiler y el *renting,* con 5.700 millones** (34%), **la financiación de vehículos, con cerca de 3.100 millones** (18%), **y los seguros de automóvil, con 1.600 millones** (9%) (Gráfico 9).

GRÁFICO 9

Evolución del VAB de servicios auxiliares al sector del vehículo, por componentes

2020-2024, millones de euros



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos del INE, Banco de España y Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones.

El comercio de combustibles es también el componente más volátil. Sus oscilaciones proceden del segmento mayorista, muy sensible a los márgenes y a los precios energéticos, mientras que el minorista, ligado a las estaciones de servicio, ha crecido de forma sostenida hasta cerca de los 3.700 millones en 2024, un 31% más que en 2021.

El *renting* y la financiación son el verdadero motor de las actividades auxiliares, pues han crecido todos los años y explican más del 90% del aumento del VAB desde 2021. Su avance comparte un factor común, el encarecimiento de los vehículos desde la pandemia, que ha elevado los importes financiados y ha favorecido el recurso a fórmulas de pago por uso frente a la compra en propiedad.

El VAB del *renting* ha pasado de cerca de 4.000 millones de euros en 2021 a 5.700 millones en 2024, un 44% más. Al impulso inicial de la recuperación del turismo tras la pandemia, que benefició especialmente al alquiler de corta duración en 2022 (+22%), se ha sumado la **consolidación del *renting* de larga duración como fórmula de acceso al vehículo**.

El VAB de la financiación vinculado al vehículo se ha más que duplicado desde 2021, hasta los 3.100 millones de euros (+125%). A la mayor demanda de financiación asociada al encarecimiento de los vehículos se sumó, en 2023, la ampliación de los márgenes de intermediación tras la subida de los tipos de interés, lo que explica que el grueso del aumento se concentre en ese año (+77% interanual).

En el caso de los seguros, el VAB vinculado al vehículo ha seguido una trayectoria irregular, que refleja más la evolución del conjunto del sector asegurador que la del ramo de automóviles. **Las primas de automóviles se mantuvieron estables en torno a los 11.400 millones de euros entre 2020 y 2022 (18% del total de primas) y, desde entonces, han crecido de forma sostenida, hasta los 12.700 millones en 2024**. Las oscilaciones del VAB proceden, por tanto, del resto del sector. El caso más claro es 2023, cuando **el auge del seguro de vida tras la subida de los tipos de interés disparó las primas totales un 18%, lo que redujo el peso del ramo de automóviles del 18% al 15% y, con él, el VAB atribuido al vehículo. En 2024, con las primas de autos al alza y las totales a la baja, el peso volvió al 17% y el VAB se recuperó hasta los 1.600 millones de euros**.

2.2. Demanda final dirigida al automóvil

La relevancia económica del sector del automóvil y sus servicios vinculados puede analizarse desde dos ópticas complementarias. **Si la oferta refleja el valor añadido que generan las empresas vinculadas al vehículo, la demanda permite cuantificar el gasto que la economía destina a su adquisición y uso**. De tal manera que la suma del gasto de los hogares y de la inversión de las empresas permitiría **cuantificar el volumen de actividad que moviliza el automóvil**.

Para la estimación del consumo de los hogares se ha utilizado la proporción del gasto de los hogares en adquisición de vehículos y su puesta en funcionamiento (reparaciones, mantenimiento, carburantes, etc.) y se ha aplicado al gasto total de los hogares obtenido de la Contabilidad Nacional. Para la inversión se recogen las cifras de formación bruta de capital fijo en vehículos de motor, carrocerías y remolques, así como otro material de transporte (como motocicletas).

TABLA 1

Demanda final dirigida al automóvil

2016 y 2025, millones de euros y porcentaje del PIB

Variable	Millones de euros		% del PIB	
	2016	2025	2016	2025
Consumo de los hogares	**61.049**	**105.297**	**5,4%**	**6,2%**
Compra de vehículos	21.336	35.473	1,9%	2,1%
Carburantes	24.611	30.145	2,2%	1,8%
Mantenimiento, reparación y otros*	15.102	39.679	1,3%	2,3%
Inversión en vehículos de motor	**16.239**	**27.152**	**1,4%**	**1,6%**
Demanda final dirigida al automóvil	**77.288**	**132.449**	**6,9%**	**7,8%**

Nota: El consumo de los hogares se obtiene aplicando la estructura de gasto de la Encuesta de Presupuestos Familiares (EPF) al consumo final de los hogares de la Contabilidad Nacional.

* Para el año 2016 no se incluyen los gastos relacionados con el *renting* y los seguros, incorporados a la EPF a partir de 2024. La compra de vehículos incluye motocicletas. La inversión recoge la formación bruta de capital fijo en vehículos de motor, carrocerías y remolques, y otro material de transporte n.c.o.p.

Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos del INE (Encuesta de Presupuestos Familiares y Contabilidad Nacional).

En 2025, el gasto de los hogares vinculado al automóvil ascendió a cerca de **105.300 millones de euros** y la inversión en vehículos de motor, a unos **27.200 millones**, de modo que la demanda final dirigida al automóvil superó los **132.400 millones de euros, el equivalente al 7,8% del PIB, casi un punto porcentual más que en 2016, cuando rondaba los 77.300 millones (6,9% del PIB**) (Tabla 1). Este aumento, sin embargo, debe interpretarse con cautela. En las partidas cuya definición no ha variado en el periodo, **la compra de vehículos y los carburantes, los pesos se han mantenido relativamente estables**, con la excepción del retroceso de los **carburantes, del 2,2% al 1,8% del PIB**, en línea con la pérdida de protagonismo del diésel. **La compra de vehículos**, por su parte, **ha ganado dos décimas**, hasta el 2,1%.

El grueso del aumento se concentra en el mantenimiento, la reparación y otros gastos asociados, cuyo peso pasa del 1,3% al 2,3% del PIB. Este salto responde, en buena medida, a que antes de 2024 la Encuesta de Presupuestos Familiares (EPF) no incluía dentro de los gastos de los hogares el **gasto en *renting* y seguros del automóvil, que en 2025 ascendió a 14.800 millones de euros (0,9% del PIB)**. Sin estas partidas, la categoría habría ganado solo dos décimas (1,5% del PIB) y **el peso total de la demanda se habría mantenido prácticamente estable (7%)**. Sin embargo, **la relevancia de estas partidas es reflejo de la consolidación del pago por uso como fórmula de acceso al vehículo**, en línea con el fuerte crecimiento de su contribución al valor agregado desde 2021 visto en la anterior sección.

Por último, **la inversión en vehículos de motor ha crecido un 67% desde 2016, por debajo del conjunto de la inversión (77%)**, de modo que **su peso sobre la formación bruta de capital fijo total ha descendido del 8,1% al 7,7%**, aunque **sobre el PIB ha avanzado del 1,4% al 1,6%**.

3. Impactos sobre la economía

Claves del capítulo:

- Los consumos intermedios ofrecen una imagen de la capacidad de generación de renta del sector. **En 2024** el peso de los **consumos intermedios del sector** de la venta y reparación de vehículos sobre los totales creció hasta situarse **cerca de los 22.000 millones de euros, el 1,5% del total**.
- **Cada millón de euros adicional de demanda final** dirigido a la venta y reparación de vehículos **genera 2,3 millones de euros de producción en el conjunto de la economía y 17,6 empleos** equivalentes a tiempo completo.
- El sector tiene más **capacidad de arrastre** que dependencia del resto de la economía. El efecto arrastre del sector (**el aumento de un euro en la demanda final del sector genera 1,6 euros de producción en el conjunto de la economía**) es mayor que el efecto hacia delante (el aumento de un euro en la demanda final de todos los sectores aumentaría la producción del sector de venta y reparación en 1,4 euros).
- **La desaparición del sector tendría un impacto significativo sobre el conjunto de la economía**. Con datos de 2025, supondría una pérdida de unos 105.300 millones de euros de producción, 54.200 millones de VAB y 751.000 empleos, el 3,4% de la producción total, el 3,2% del PIB y el 3,6% del empleo en España.

3.1. Consumos intermedios

La evaluación de los **consumos intermedios sectoriales** permite profundizar en la estructura de costes del sector y en la forma en que las empresas combinan los distintos *inputs* necesarios para generar valor añadido. Este componente, que recoge el conjunto de bienes y servicios utilizados en el proceso productivo, funciona, además, como un **indicador indirecto de la capacidad tractora del sector para el resto de la economía**. Examinar su reciente evolución ofrece, por tanto, una perspectiva para entender los factores que limitan o potencian la eficiencia del sector.

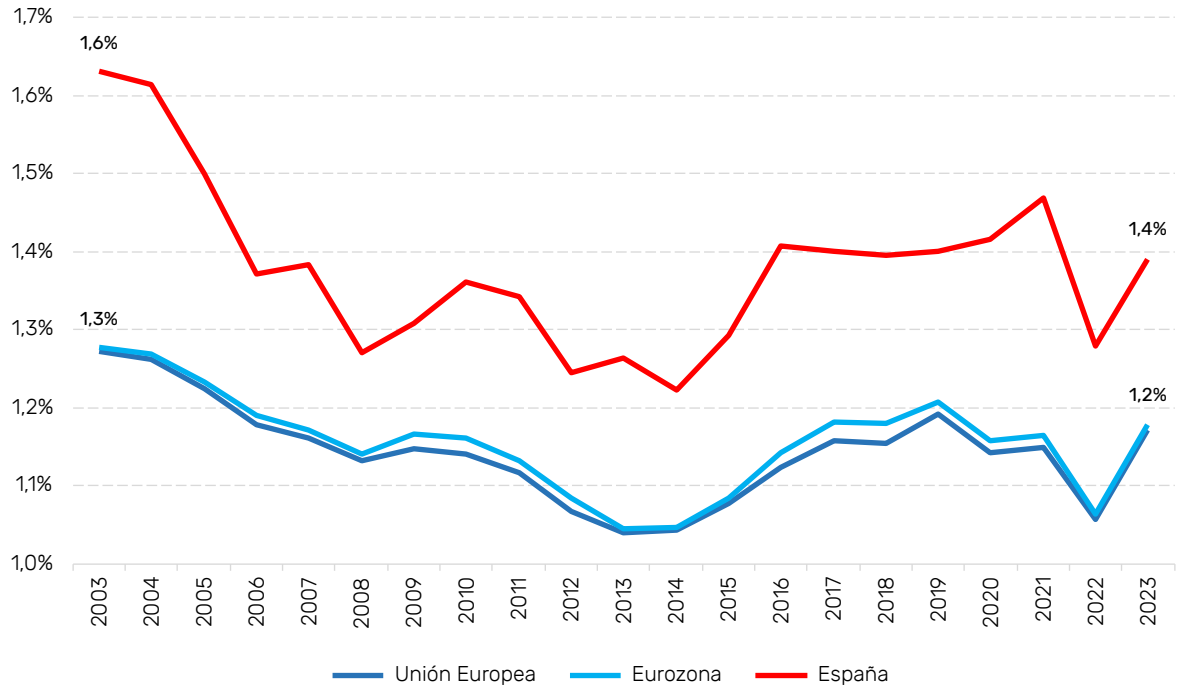
Según muestra el Gráfico 10, a diferencia de lo observado en términos de VAB o de empleo, **el peso de los consumos intermedios sectoriales en España sobre el total es superior al conjunto de la Unión Europea y la eurozona en los últimos 20 años**. De hecho, en **2023**, el valor para **España** es del **1,4%**, lo que supone una movilización de casi **20.000 millones de euros**, frente a los 13.000 millones de 2003. Según los datos del **INE**, en **2024** el peso del sector de la venta y reparación de vehículos sobre los consumos intermedios totales de la economía española creció hasta situarse cerca de los **22.000 millones de euros**, en **el 1,5% del total**.

No obstante, destacan dos elementos relevantes. En primer lugar, la pandemia y la paralización de las decisiones de consumo de los hogares provocaron, en **España**, una **caída más intensa que en la Unión Europea y en la eurozona**. En segundo lugar, **tanto en España como en sus homólogos europeos** se observa una **pérdida de peso relativo de los consumos intermedios** a lo largo de las dos últimas décadas, reflejo de cambios estructurales en la demanda, en la composición del gasto y en la propia organización productiva del sector.

GRÁFICO 10

Evolución del peso de los consumos intermedios de la venta y reparación de vehículos sobre los consumos intermedios totales

2003-2023, porcentaje de los consumos intermedios sectoriales sobre el total de la economía



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de Eurostat.

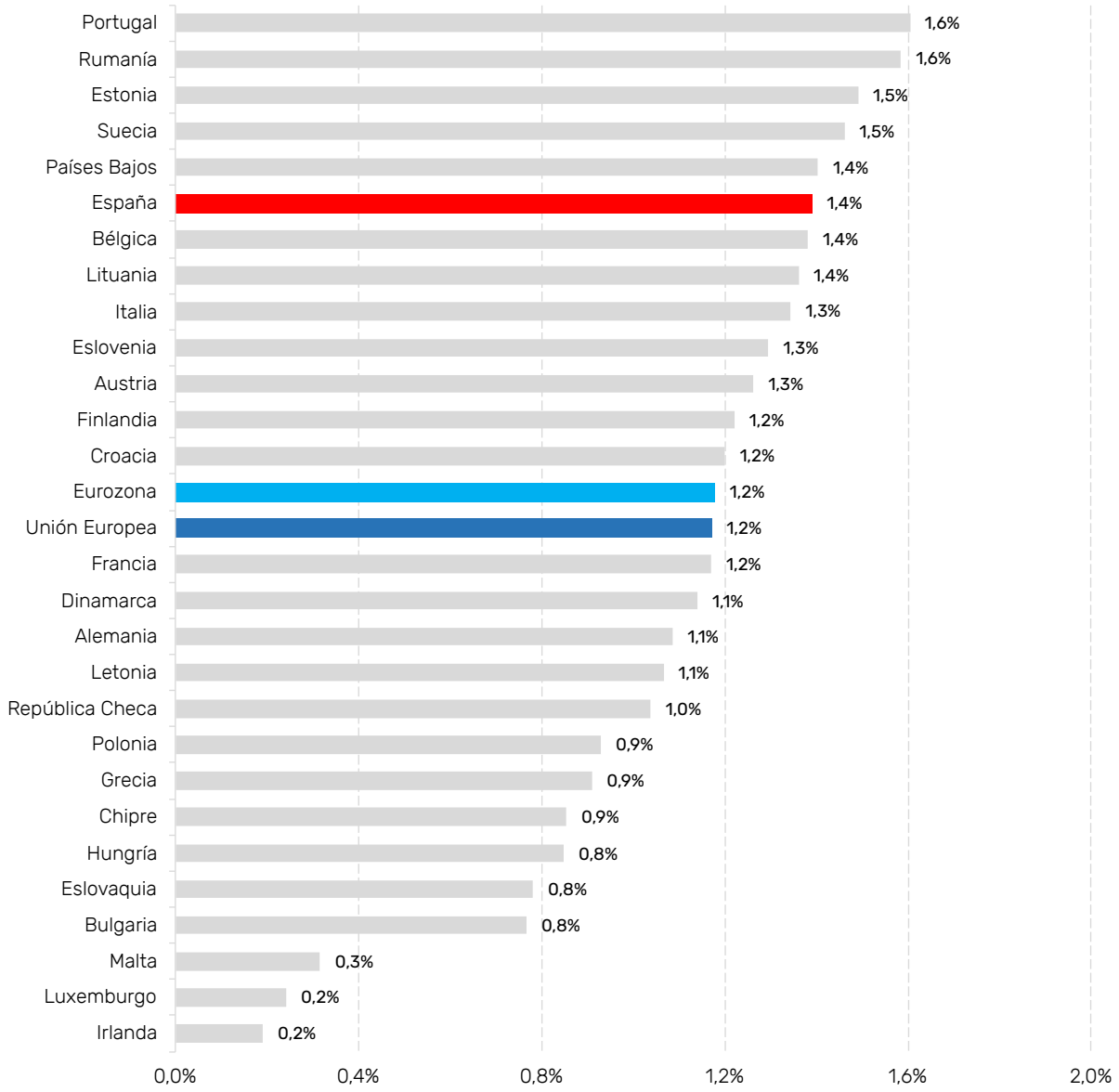
Desde una perspectiva comparada, el Gráfico 11 muestra una **elevada heterogeneidad entre países. España** se sitúa en una posición relativamente destacada, pues es el **sexto país de la Unión Europea con un mayor peso de los consumos intermedios sectoriales sobre el total** de la economía, con un valor del **1,4%**.

Esta cifra sitúa al sector español **por encima de la Unión Europea** (1,2%) y de la **eurozona** (1,2%) o de otras grandes economías como **Alemania** (1,1%) o **Francia** (1,2%), lo que confirma la relevancia estructural del sector dentro del tejido productivo nacional y su capacidad para movilizar un volumen significativo de insumos, en comparación con el entorno europeo.

GRÁFICO 11

Consumos intermedios de la venta y reparación de vehículos como porcentaje de los consumos intermedios totales

2023



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de Eurostat.

3.2. Efectos directos, indirectos e inducidos del sector

Tras analizar la contribución del sector a la generación de valor añadido y sus consumos intermedios, resulta necesario ampliar la perspectiva hacia los efectos que su actividad provoca sobre el conjunto de la economía española. La Tabla 2 recoge el **impacto estimado de un incremento de un millón de euros en la demanda final del sector de la venta y reparación de**

vehículos de motor y motocicletas sobre la producción, el VAB y el empleo del conjunto de la economía española, permitiendo observar la capacidad de arrastre que caracteriza a las empresas de venta y reparación de vehículos.

Los multiplicadores económicos del sector muestran, con claridad, la magnitud de esta contribución. **Un aumento de un millón de euros en la demanda final genera un impacto total de 2,3 millones de euros en la producción**, de los cuales **1 millón corresponde al efecto directo y 1,3 millones a los efectos indirecto e inducido**, que se extienden hacia otras ramas productivas. Esta dinámica se reproduce en el **valor añadido**, donde se generan **1,1 millones de euros**, y en el **empleo**, con la creación de **17,6 puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo** entre efectos directos, indirectos e inducidos. En conjunto, estos resultados confirman que **el sector actúa como un motor económico transversal**, capaz de expandir su actividad, generar riqueza y sostener empleo más allá de su mercado.

TABLA 2
Impacto de las empresas del sector en producción, VAB y empleo

Efectos sobre la economía española del incremento de 1 millón de euros en la demanda final de la venta y reparación de vehículos			
Variables	**Efecto directo**	**Efectos indirecto + inducido**	**Efecto total**
Incremento en la producción final (millones de euros)	1,0	1,3	2,3
Incremento en el VAB (millones de euros)	0,5	0,6	1,1
Incremento en el empleo (puestos de trabajo TCE)	8,9	8,7	17,6

Nota: Los resultados han sido obtenidos a partir de la Tabla Input-Output 2022 del INE.
Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos del INE.

Los multiplicadores anteriores pueden complementarse con el **análisis de los encadenamientos productivos del sector**, que permiten identificar en qué dirección se transmite su influencia dentro del tejido económico. Por un lado, **el efecto hacia atrás mide la capacidad del sector para estimular a sus proveedores cuando aumenta su propia demanda**. Por otro, **el efecto hacia delante recoge en qué medida el sector se ve impulsado por la expansión del resto de la economía**, al actuar como suministrador de otras ramas. La Tabla 3 resume ambos efectos.

TABLA 3
Efectos hacia atrás y hacia delante del sector de venta y reparación de vehículos

	Efecto hacia atrás	**Efecto hacia delante**
Venta y reparación de vehículos	1,6	1,4

Nota: Los resultados han sido obtenidos a partir de la Tabla Input-Output 2022 del INE.
Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos del INE.

El efecto hacia atrás asciende a 1,6, lo que significa que **cada euro adicional de demanda final dirigido al sector genera 1,6 euros de producción en el conjunto de la economía** a través de sus compras directas e intermedias. **El efecto hacia delante se sitúa en 1,4**, es decir, **si la demanda final de todos los sectores aumentase en un euro, la producción del sector crecería en 1,4 euros**. Que el primero supere al segundo indica que el papel del sector como impulsor de la demanda de otras ramas es más relevante que su dependencia del crecimiento del resto de la economía.

La Tabla 4 detalla **qué sectores proveedores se benefician**, en mayor medida, **del efecto hacia atrás**.

TABLA 4
Efecto hacia atrás: principales sectores proveedores

Sector proveedor	Por cada euro	% del total
Vehículos de motor, remolques y semirremolques	0,05	9,7%
Servicios de seguridad e investigación; servicios para edificios y paisajísticos; servicios administrativos, de oficina y otros servicios de ayuda a las empresas	0,05	9,0%
Servicios inmobiliarios, excepto rentas inmobiliarias imputadas	0,05	8,9%
Servicios jurídicos y contables; servicios de sedes centrales de empresas; servicios de consultoría de gestión empresarial	0,04	7,4%
Servicios de transporte terrestre, incluso por tubería	0,03	5,8%

Nota: Los resultados han sido obtenidos a partir de la Tabla Input-Output 2022 del INE.
Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos del INE.

Entre los proveedores destaca, como cabría esperar, la industria de fabricación de vehículos de motor: por cada euro adicional de demanda del sector adquiere 0,05 euros a esta rama, lo que supone el 9,7% del arrastre. Sin embargo, **el resto de los principales proveedores son actividades de servicios**: los servicios administrativos y de apoyo a las empresas (0,05 euros, el 9%); los inmobiliarios (0,05 euros, el 8,9%); los jurídicos, contables y de consultoría (0,04 euros, el 7,4%); y el transporte terrestre (0,03 euros, el 5,8%). Esto refleja que **buena parte de la actividad del sector descansa sobre una red de servicios a empresas, más allá del producto que comercializa**.

La Tabla 5 recoge, por su parte, **los sectores que más demandan la actividad de venta y reparación de vehículos. Los principales destinatarios de su actividad son las distintas ramas de transporte**: aéreo (0,03 euros por cada euro de aumento de la demanda final, el 10,1% del total); terrestre (0,02 euros, el 7,3%) y marítimo (0,02 euros, el 7,3%); **y los servicios de alquiler** (0,02 euros, el 7,2%), cuyo funcionamiento depende, directamente, del mantenimiento, la reparación y la renovación de flotas. **Completan la lista los servicios auxiliares financieros y de seguros** (0,02 euros, el 6%), **vinculados a la gestión de siniestros y a la financiación de vehículos**.

TABLA 5
Efecto hacia delante: principales sectores compradores

Sector comprador	Por cada euro	% del total
Servicios de transporte aéreo	0,03	10,1%
Servicios de transporte terrestre, incluso por tubería	0,02	7,3%
Servicios de transporte marítimo y por vías navegables interiores	0,02	7,3%
Servicios de alquiler	0,02	7,2%
Servicios auxiliares a los servicios financieros y a los servicios de seguros	0,02	6,0%

Nota: Los resultados han sido obtenidos a partir de la Tabla Input-Output 2022 del INE.
Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos del INE.

3.3. ¿Qué pasaría si el sector desapareciese?

Los multiplicadores y encadenamientos analizados hasta ahora miden cómo responde la economía ante un aumento de la demanda del sector. Para medir el peso real del sector en el tejido productivo, este apartado plantea un ejercicio teórico complementario: **estimar qué ocurriría si la venta y reparación de vehículos desapareciese por completo**. Para ello, se elimina el sector de la Tabla Input-Output y se cuantifica la actividad que se perdería por dos vías. Por un lado, el **efecto hacia atrás, que recoge la propia actividad del sector, la de sus proveedores y el consumo de los hogares que dejaría de producirse al perderse las rentas generadas**. Por otro lado, el **efecto hacia delante, que mide la pérdida de actividad en los sectores que utilizan los servicios del sector en sus procesos productivos**. La Tabla 6 recoge los resultados.

TABLA 6
Impacto económico estimado de la desaparición del sector

Variables	Producción (M €)	VAB (M €)	Empleo (puestos TCE)
Efecto directo	35.060	18.470	311.000
Efecto indirecto + inducido	44.242	21.382	305.169
Efecto hacia atrás	**79.302**	**39.852**	**616.169**
Efecto hacia delante	10.362	4.272	69.619
Efecto total	**89.664**	**44.124**	**685.787**
Efecto total, % sobre el total de la economía (2022)	**3,4%**	**3,2%**	**3,6%**
Efecto total equivalente en 2025 (M € y puestos TCE)	**105.300**	**54.200**	**751.000**

Nota: Los resultados han sido obtenidos a partir de la Tabla Input-Output 2022 del INE.
Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos del INE.

Con datos de 2022, último año para el que se dispone de la Tabla Input-Output, la desaparición del sector supondría, en primer lugar, la **pérdida de su propia actividad: 35.060 millones de euros de producción, 18.470 millones de VAB y 311.000 puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo**.

A ello se sumaría **el efecto hacia atrás**. Al desaparecer, **el sector dejaría de comprar bienes y servicios a sus proveedores, que, a su vez, reducirían sus compras a otras empresas, y así sucesivamente** a lo largo de la cadena de suministro. Esta caída de actividad reduciría, también, los salarios y las rentas de los hogares y, con ellos, su consumo. En conjunto, los efectos indirecto e inducido restarían otros 44.242 millones de euros de producción, 21.382 millones de VAB y 305.169 empleos, de modo que el efecto hacia atrás alcanzaría los **79.302 millones de euros de producción, 39.852 millones de VAB y 616.169 empleos**. Es decir, **por cada empleo del sector hay, prácticamente, otro en el resto de la economía que depende de su actividad**.

El efecto hacia delante recoge el impacto en sentido contrario; es decir, sobre las empresas que utilizan los servicios del sector. Es el caso de las empresas de transporte o de alquiler de vehículos, que perderían un proveedor clave para el mantenimiento y la renovación de sus flotas. Se estima con el modelo de Ghosh, que sigue la cadena de ventas en lugar de la de compras. Este efecto es más moderado, de **10.362 millones de euros de producción, 4.272 millones de VAB y 69.619 empleos**. Se debe a que en torno al 80% de la producción del sector se destina, directamente, a la demanda final, y no a otras empresas, por lo que su desaparición afectaría en menor medida a las ramas que lo utilizan como proveedor. El resultado es coherente con lo observado en la Tabla 3, donde el efecto hacia atrás también superaba al efecto hacia delante.

Sumando ambos efectos, **la desaparición del sector supondría una pérdida de 89.664 millones de euros de producción, 44.124 millones de VAB y 685.787 puestos de trabajo (TCE)**, lo que supone el **3,4% de la producción**, el **3,2% del PIB y el 3,6% del empleo** equivalente a tiempo completo de la economía española para dicho año 2022. Si el sector mantuviese ese mismo peso en la economía, **con datos de 2025 su desaparición supondría la pérdida de unos 105.300 millones de euros de producción, 54.200 millones de euros de PIB y de unos 751.000 empleos** equivalentes a tiempo completo, una **cifra que se elevaría hasta los 800.000 ocupados** si se toman como referencia los datos de la Encuesta de Población Activa (EPA).

4. Fiscalidad del sector

Claves del capítulo:

- La **recaudación** a lo largo de toda la vida del vehículo, desde la compra hasta el uso, el mantenimiento y el seguro, rondó los **47.100 millones de euros** en 2025, el equivalente al **14,5% de la recaudación fiscal total** en España, lo que es equivalente al **2,7% del PIB**.
- Las **cotizaciones sociales de la venta y reparación han crecido un 20%** desde 2021, en línea con otras economías como Alemania o Italia.
- **Entre 2018 y 2025 el impuesto de matriculación medio por vehículo subió más de un 60% y el IVA estimado aumentó en más de 1.300 euros**.
- La subida del impuesto de matriculaciones no se corresponde con la evolución de las emisiones. **Entre 2016 y 2024 la recaudación por vehículo se multiplicó por más de dos, mientras las emisiones de CO_2 por turismo bajaban**.

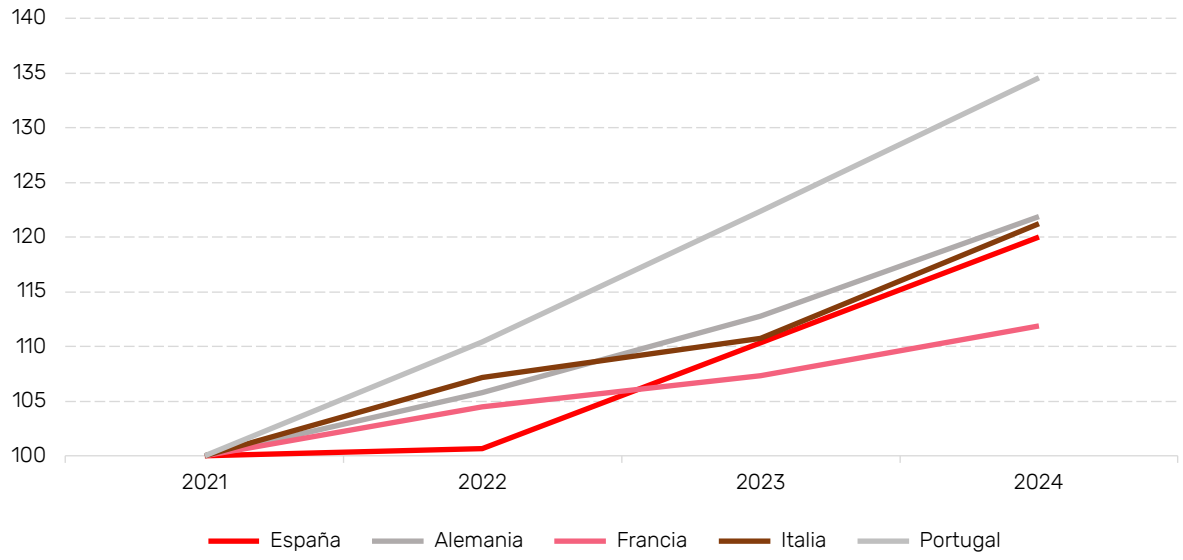
El **automóvil** es, junto con la vivienda, **uno de los activos de mayor valor que adquieren los hogares españoles a lo largo de su vida**. Esta realidad se refleja en la estructura fiscal que rodea al vehículo, que contempla impuestos tanto en el momento de su adquisición como en su uso corriente. Esta sección describe los tributos más importantes que gravan la automoción en España, como son el Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA), el Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte (IEDMT) o el Impuesto sobre Hidrocarburos (IH).

Desde la perspectiva empresarial, la contribución fiscal del sector no se limita a los tributos asociados a la adquisición y al uso del vehículo, sino que también se materializa, directamente, a través de las **cotizaciones a la Seguridad Social**. Como muestra el Gráfico 12, **las aportaciones de las empresas dedicadas a la venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas han crecido más de un 20% desde 2021**, en línea con Alemania o Italia en términos de evolución. En **2024**, estas cotizaciones superaron los **2.200 millones de euros**, equivalentes al **0,1% del PIB**. Si se considera el **conjunto de la automoción**, incorporando también la fabricación de vehículos, la aportación se eleva hasta los **4.200 millones de euros**, alrededor del **0,3% del PIB**, lo que pone de relieve la relevancia del sector como fuente directa de ingresos para el sistema de la Seguridad Social.

GRÁFICO 12

Evolución de las cotizaciones a la Seguridad Social de la venta y reparación de vehículos

Base 100 en 2021



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de Eurostat.

4.1. Fiscalidad de adquisición

La evolución de los **principales impuestos asociados a la matriculación**, tanto el **IEDMT** como el **IVA**, ha ido elevando, de forma constante, el coste fiscal asociado a la compra del vehículo nuevo. Tal y como muestra la Tabla 7, aunque las matriculaciones hayan mostrado una trayectoria irregular, **la carga impositiva por vehículo no ha dejado de crecer**. Entre 2018 y 2025 el **IEDMT medio ha crecido más de un 60%**, desde los 377 hasta 604 euros, **mientras que la recaudación total de dicho impuesto ha aumentado un 45,3%, pasando de 514 millones de euros en 2018 a 747 millones en 2025. El IVA estimado por automóvil roza, en 2025, los 5.000 euros**, lo que supone un **aumento de más de 1.300 euros por vehículo desde 2018**.

Este encarecimiento fiscal se suma al aumento de los precios de fábrica, a los *shocks* de oferta de los últimos años y a una **creciente presión fiscal empresarial**. En este contexto, los hogares posponen sus decisiones de compra. Los consumidores aplazan la renovación de su antiguo vehículo y, cuando necesitan cambiar de vehículo, optan por el mercado de ocasión, donde la presión fiscal es menor y el desembolso inicial resulta más accesible.

De este modo, **la fiscalidad no solo incrementa el coste del vehículo nuevo, sino que contribuye a reforzar el liderazgo del mercado de segunda mano** dentro del comportamiento de compra de los hogares.

TABLA 7

Evolución de las principales magnitudes del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte (IEDMT)

Año	Matriculaciones	Base imp. media (€)	IEDMT medio (€)	IVA medio estimado (€)	Precio final estimado
2018	1.362.387	16.872	377	3.543	20.792
2019	1.301.986	17.588	473	3.693	21.754
2020	967.326	18.956	385	3.981	23.322
2021	898.872	19.951	521	4.190	24.662
2022	873.021	21.432	744	4.501	26.677
2023	985.688	22.931	735	4.815	28.481
2024	1.052.900	23.002	739	4.830	28.571
2025	**1.237.082**	**23.188**	**604**	**4.869**	**28.661**

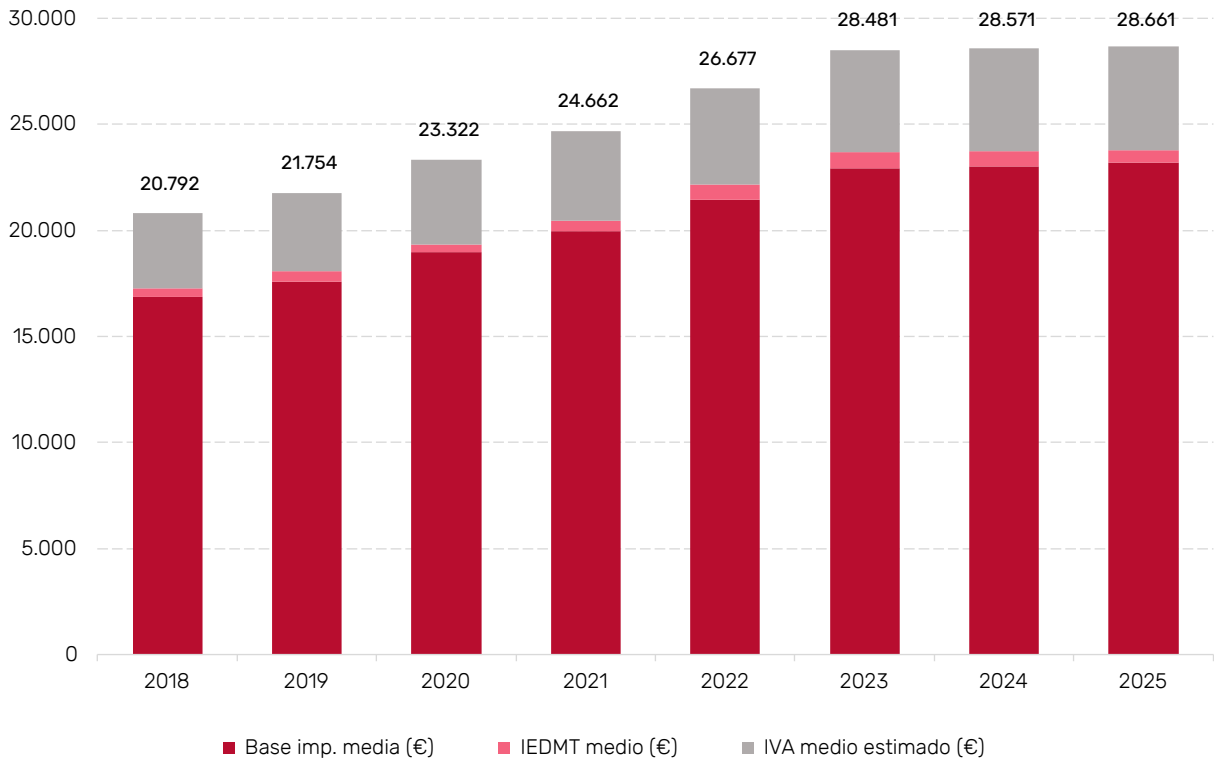
Nota: El IVA medio ha sido estimado aplicando el tipo general del 21% a la base imponible media.
Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de la AEAT.

En línea con lo anterior, **la evolución del precio final estimado de vehículos nuevos** (Gráfico 13) refleja, con claridad, cómo **la carga fiscal se ha convertido en un factor decisivo para el encarecimiento del automóvil. Desde 2018 el coste total de un vehículo de nueva matriculación ha pasado de estar cerca de los 21.000 euros hasta casi los 29.000 euros en 2025**. Este salto no solo se explica por la base imponible media, sino por el peso creciente del IVA y del IEDMT, que cada año añaden más presión sobre el precio final del producto.

Esta escalada fiscal termina trasladándose, directamente, al consumidor, cuya perspectiva es la de un producto que termina alejándose de su capacidad económica de compra. Para las empresas del sector **este desplazamiento de la demanda hacia el mercado de ocasión supone un freno a la venta de vehículos nuevos y limita su margen de crecimiento**, lo que refuerza la idea de que la fiscalidad no solo encarece el producto, sino que también condiciona la estructura del mercado automovilístico.

GRÁFICO 13

Evolución del precio final estimado de vehículos de nueva matriculación



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de la AEAT.

El mapa fiscal del **Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales** (ITP) revela que, incluso en el mercado de vehículos usados, tradicional refugio para los hogares con menor capacidad de compra, **la carga impositiva varía de forma notable según la comunidad autónoma**. Aunque la **mayoría de las regiones aplican un tipo general del 4%, otras, como Cantabria, elevan la tributación hasta el 8%** en función de la potencia o la cilindrada. Asimismo, varias regiones introducen **cuotas fijas por vehículos antiguos que pueden alcanzar más de 100 euros** (Tabla 8).

Esta heterogeneidad fiscal implica que, en muchos territorios de España, **comprar un vehículo de segunda mano tampoco está exento de presión tributaria**, lo que termina encareciendo la compra y restando dinamismo económico al sector automovilístico.

Desde la perspectiva de las empresas del sector, esta dispersión de tipos y excepciones **añade complejidad comercial y limita la capacidad para ofrecer precios competitivos**, reforzando la idea de que la fiscalidad condiciona la estructura y la demanda del sector.

TABLA 8

Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales (ITP) por CC. AA.

Comunidad autónoma	Tipo general y excepciones
Andalucía	**4%** general. 8% si potencia >15 CVf
Aragón	**4%** general. Cuotas fijas si antigüedad >10 años (desde 0 € hasta 30 € según cilindrada)
Asturias	**4%** general. 8% si potencia >15 CVf
Baleares	**4%** general. 8% si potencia >15 CVf. Ciclomotores exentos
Canarias	**5,5%** general. Cuotas fijas según cilindrada si antigüedad >10 años
Cantabria	**8%** general. Vehículos antiguos pagan entre 55 € y 115 € según cilindrada
Castilla-La Mancha	**6%** general
Castilla y León	**5%** general. 8% si potencia >15 CVf
Cataluña	**5%** general. Ciclomotores exentos. Vehículos >10 años y <40.000 € exentos
Ceuta	**4%** general, con bonificación del 50% para residentes
Comunidad Valenciana	**6%** general. 8% si >2.000 c. c. o vehículo histórico. Vehículos >12 años: cuota fija por cilindrada
Extremadura	**6%** general. 4% si vehículo comercial <3.500 kg y afecta a actividad económica
Galicia	**3%** general desde enero 2024. 0% para vehículos de cero emisiones. Vehículos >15 años y <1.599 c. c.: cuota fija de 22 € o 38 €
La Rioja	**4%** general
Madrid	**4%** general
Melilla	**4%** general, con bonificación del 50% para residentes
Murcia	**4%** general. Cuotas fijas si antigüedad >12 años
Navarra	**4%** general. Exento si ciclomotor o moto >10 años y <40.000 €
País Vasco	**4%** general

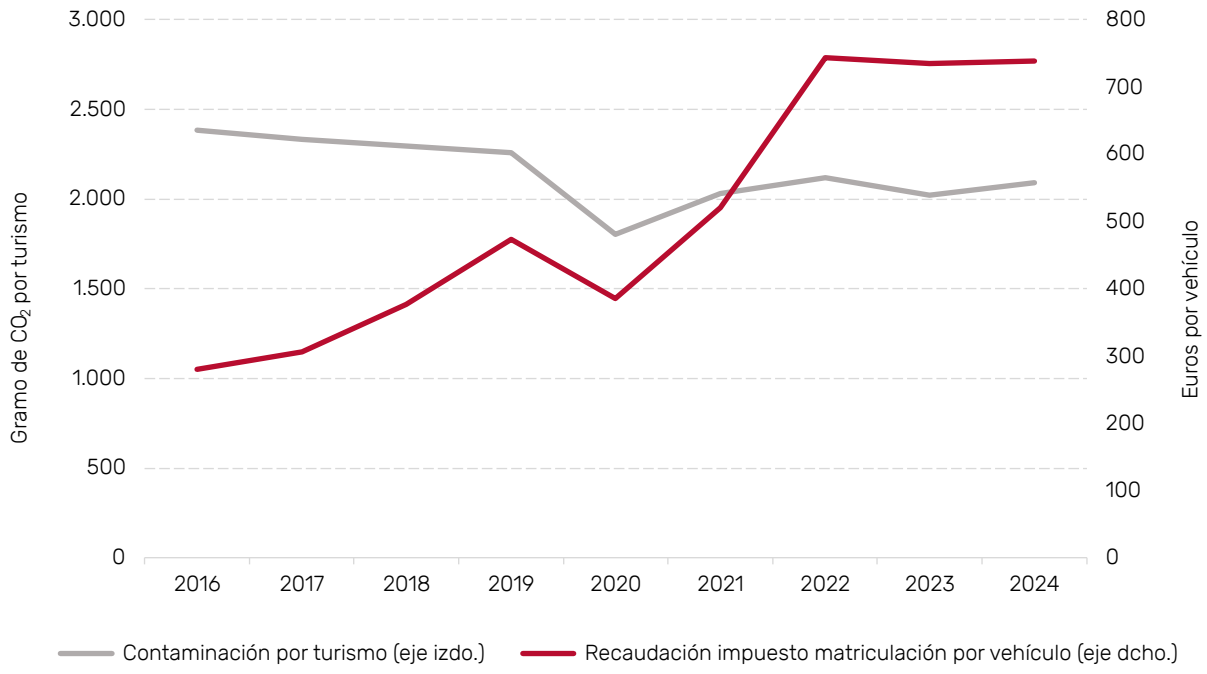
Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de TraficGestion.
https://www.traficgestion.es/itp-transferencia-vehiculo/

Otro aspecto que se debe destacar en la fiscalidad del sector es que la misma no dispone de mecanismos efectivos para adaptarse al impacto real de los vehículos sobre el medio ambiente. Entre 2016 y 2024, el Gráfico 14 muestra que **la fiscalidad asociada a la matriculación aumenta con mucha más intensidad que la contaminación generada por los vehículos**. Mientras las emisiones de CO_2 por turismo descienden, en términos generales, y terminan por debajo del nivel de 2016, la recaudación media por vehículo prácticamente se duplica, al pasar de unos 280 euros a más de 700 euros. Esta divergencia sugiere que el impuesto está gravando cada vez más a los compradores, aunque los vehículos matriculados no estén contaminando más.

Una explicación para esto es que el impuesto de matriculación no depende, únicamente, de las emisiones de CO_2, que determinan el tipo de gravamen, sino también del precio del vehículo, que constituye su base imponible. Por ello, el encarecimiento de los automóviles eleva, automáticamente, la cuota pagada, incluso cuando las emisiones permanecen estables o disminuyen. **El fuerte aumento de la recaudación parece reflejar, por tanto, una sobrecarga fiscal vinculada al precio** y no a un empeoramiento ambiental, lo que cuestiona que el impuesto esté cumpliendo una función estrictamente medioambiental.

GRÁFICO 14

Evolución de la recaudación de matriculación por vehículo y contaminación por vehículo



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de la Agencia Tributaria y del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

4.2. Fiscalidad de uso

La estructura impositiva aplicada a los **hidrocarburos** introduce un componente de coste que afecta directamente al uso del vehículo, no solo a su adquisición. La evolución de esta figura impositiva, reflejada en la Tabla 9, muestra cómo **la carga fiscal asociada al consumo de gasolina y diésel se ha convertido en un componente estructural del encarecimiento de la movilidad**.

A lo largo del **periodo 2018-2025 la presión fiscal se mantiene en niveles elevados**, alcanzando, algunos años como **2019** o **2020, más del 50% sobre el precio sin impuestos**. De forma adicional, cabe mencionar que, aunque el precio antes de impuestos fluctúa, el tramo impositivo permanece prácticamente constante.

El encarecimiento del uso del automóvil, como consecuencia de la elevada fiscalidad, **actúa como un desincentivo directo a la movilidad**: las personas reducen sus desplazamientos, aplazan el mantenimiento y renuncian a renovar sus vehículos.

Con todo ello, **la fiscalidad sobre los combustibles no solo encarece la movilidad, sino que erosiona la actividad comercial y de posventa del sector**.

TABLA 9
Evolución de las principales magnitudes del Impuesto sobre Hidrocarburos (IH)

Año	Producto	Precio sin imp. (cts./l)	IH (cts./l)	IVA (cts./l)	PVP total (cts./l)	Presión fiscal (%)
2018	Gasolina	59,9	46,6	22,4	128,8	53,5%
2018	Gasóleo	62,5	37,0	20,9	120,3	48,1%
2019	Gasolina	59,9	47,4	22,5	129,8	53,9%
2019	Gasóleo	62,6	37,9	21,1	121,6	48,5%
2020	Gasolina	49,8	47,5	20,4	117,7	57,7%
2020	Gasóleo	50,7	37,9	18,6	107,2	52,7%
2021	Gasolina	66,6	47,4	23,9	137,9	51,8%
2021	Gasóleo	65,0	37,9	21,6	124,5	47,8%
2022	Gasolina	99,8	47,4	30,9	178,1	44,0%
2022	Gasóleo	110,6	37,9	31,2	179,7	38,5%
2023	Gasolina	87,8	47,4	28,4	163,5	46,3%
2023	Gasóleo	90,9	37,9	27,1	155,9	41,7%
2024	Gasolina	83,0	47,4	27,4	157,8	47,4%
2024	Gasóleo	83,7	37,9	25,5	147,1	43,1%
2025	Gasolina	76,2	47,4	26,0	149,6	49,1%
2025	Gasóleo	79,9	37,9	24,7	142,6	43,9%

Nota: Presión fiscal = (IH + IVA) / precio sin impuestos.
Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de la AEAT.

La actividad vinculada al sector genera una contribución relevante a las arcas públicas a través de un amplio conjunto de figuras impositivas y tasas asociadas tanto a la adquisición y transferencia de vehículos como a su uso, mantenimiento y aseguramiento. La Tabla 10 ofrece una **estimación aproximada de la recaudación fiscal atribuible al sector**, diferenciando las principales vías de tributación. Dada la diversidad de fuentes y de metodologías empleadas para realizar estas aproximaciones, las cifras deben interpretarse como órdenes de magnitud, y no como una estimación de precisión contable.

TABLA 10

Recaudación fiscal total asociada al sector de la automoción en España

2025

Figura impositiva	Recaudación vinculada al sector en 2025 (M €)	Peso del sector en la recaudación de cada figura (%)
Adquisición de vehículos nuevos	**6.700**	**-**
IVA	6.100	6%
IEDMT	600	85%
Consumo de carburante	**23.000**	**-**
IVA	9.000	9%
Impuesto Especial sobre Hidrocarburos	14.000	100%
Impuesto de circulación (IVTM)	**3.000**	**100%**
Transferencias de vehículos usados	**900**	**-**
ITP	670	5%-6%
IVA	90	0,1%
IEDMT	140	15%
Mantenimiento, reparación de vehículos y comercio de repuestos y recambios (IVA)	**6.000**	**6%**
Tasa de matriculación	**160**	**100%**
Permiso de circulación	**90**	**100%**
Tasa de cambio de titularidad	**160**	**100%**
Seguros (Impuesto sobre las Primas de Seguros)	**1.400**	**50%**
IRPF	**1.400**	**1%**
Cotizaciones sociales	**3.400**	**2%**
Impuesto sobre Sociedades	**900**	**2%**
TOTAL	**47.110**	**14,5%**

Nota: El total equivale al 14,5% de los ingresos tributarios de la AEAT en 2025 (325.356 M €).
No obstante, ambas cifras no son estrictamente comparables, ya que el total del sector incluye cotizaciones sociales e impuestos autonómicos y locales que no forman parte de la recaudación de la AEAT.
Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de Eurostat, de la AEAT y de ANFAC.

En términos agregados, **la recaudación vinculada al sector de la automoción se situaría alrededor de los 47.110 millones de euros en 2025** (lo que equivale al 14,5% del total de la recaudación o al 2,7% del PIB). **La mayor parte de la contribución fiscal estimada se concentra en los impuestos asociados al consumo y a la utilización del vehículo**. Destaca, especialmente, la fiscalidad sobre el consumo de carburantes, que alcanzaría los 23.000 millones de euros, sumando el IVA y el Impuesto Especial sobre Hidrocarburos. A ello se añade la recaudación vinculada al mantenimiento, reparación y comercialización de repuestos, estimada en torno a 6.000

millones de euros en concepto de IVA, así como la correspondiente a la adquisición de vehículos nuevos, que se situaría en torno a 6.700 millones de euros. También presenta un peso significativo el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM), con una recaudación estimada de, aproximadamente, 3.000 millones de euros.

Junto con estas partidas, **la actividad del automóvil genera ingresos públicos adicionales a través de las operaciones sobre vehículos usados, las tasas administrativas vinculadas a la matriculación, la circulación y los cambios de titularidad, así como mediante la tributación asociada al empleo generado por el sector**. En este último ámbito, las cotizaciones sociales y el IRPF asociados a la actividad alcanzarían, según esta aproximación, alrededor de 4.800 millones de euros conjuntamente. En agregado, la tabla muestra que **la aportación fiscal del automóvil no se limita a los impuestos directamente vinculados a la compra del vehículo, sino que se extiende a las distintas fases de su ciclo de vida**, desde su adquisición y transferencia hasta su utilización, mantenimiento y aseguramiento.

5. Tejido empresarial y empleo

Claves del capítulo:

- El sector de venta y reparación de vehículos cuenta con cerca de **70.000 empresas**, el 98% del total de empresas del sector de automoción, y casi **88.700 locales** repartidos por las 52 provincias, lo que equivale a **un local por cada 554 habitantes**.
- En las provincias predominantemente rurales hay **22,8 locales por cada 10.000 habitantes**, un **26% más que la media nacional**.
- **Entre 2015 y 2022** las provincias rurales perdieron el 3,8% de su población, pero ganaron un 8% de locales del sector, convirtiéndolo, así, en un **factor de cohesión territorial**.
- El tercer trimestre de 2026 cerró con **389.800 ocupados en el sector de venta y reparación de vehículos**, un **19% más que en 2018** y casi el doble del crecimiento del conjunto de la automoción (10%).
- **La calidad del empleo en el sector es superior a la del promedio de la economía** con mayor porcentaje de trabajadores a jornada completa y con contrato indefinido.
- Con las actividades auxiliares, **el ecosistema del vehículo superaría, en 2025, los 724.000 ocupados y la mitad trabajaría en el sector de venta y reparación**.
- **La productividad de la venta y reparación ha aumentado un 23% entre 2019 y 2023**, frente al 1,9% del promedio de la economía.

5.1. Estructura empresarial

La **estructura empresarial** del sector constituye un indicador relevante para valorar su peso económico, además del grado de atomización y la capacidad de adaptación a los recientes cambios del mercado. Como se observa en la Tabla 11, el sector de la venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas contaba, en **2025**, con **69.793 empresas, equivalentes al 2,1% del total de empresas de la economía española** y el **98%** de las empresas vinculadas a la **automoción, según la información que facilita el DIRCE**.

Dentro del sector de la venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas el **61,6% se dedican al mantenimiento y reparación de vehículos de motor** (CNAE 452), acumulando más de la mitad del conjunto sectorial. Por otro lado, la **venta de vehículos de motor** (CNAE 451) **supone el 20,6% del total de empresas del sector**. Por su parte, el **comercio de repuestos y accesorios de vehículos de motor** (CNAE 453) **recoge el 12,8% de las empresas del sector**. Finalmente, la **venta, mantenimiento y reparación de motocicletas** (CNAE 454) **acumula el menor número de empresas**, el 5,1% sobre el total del sector. Esta composición pone de manifiesto una

estructura empresarial dominada por actividades de reparación y mantenimiento, coherente con la amplitud del parque automovilístico y con la demanda recurrente de servicios asociados al uso del vehículo.

TABLA 11
Empresas del sector
2025

Actividad principal	Número de empresas
Automoción	**71.251**
45 Venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas	**69.793**
451 Venta de vehículos de motor	14.367
452 Mantenimiento y reparación de vehículos de motor	42.965
453 Comercio de repuestos y accesorios de vehículos de motor	8.917
454 Venta, mantenimiento y reparación de motocicletas y de sus repuestos y accesorios	3.544
29 Fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques	**1.458**

Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos del INE.

En línea con la estructura empresarial de la **economía española** en 2025, donde las **empresas medianas y grandes representan el 0,8% sobre el total**, en el **sector de la venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas** las empresas de este tamaño suponen, únicamente, el **0,6%**, tal y como recoge la Tabla 12. La principal diferencia se observa por el lado de los **autónomos**: mientras que en el **conjunto de la economía este grupo alcanza el 54,4%**, en el **sector analizado representa el 38,4%**.

Esta composición contrasta con la observada en la rama de **fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques**, donde la actividad productiva tiende a concentrarse en un menor número de empresas, pero de mayor dimensión. Por ejemplo, las **grandes empresas** en el segmento de la **fabricación** representaron el **6% del total** frente al **0,1% del sector de la venta y reparación de vehículos**.

Estas diferencias responden a varios factores: la **baja escala mínima eficiente** requerida para operar un taller o puntos de venta; la **intensidad en la mano de obra** frente al capital o las **reducidas barreras de entrada** respecto a otros sectores, como, por ejemplo, la industria manufacturera. Todo ello facilita la creación de negocios individuales y microempresas, frente a estructuras empresariales de mayor tamaño y escalabilidad de la producción.

TABLA 12
Empresas del sector según su tamaño
2025

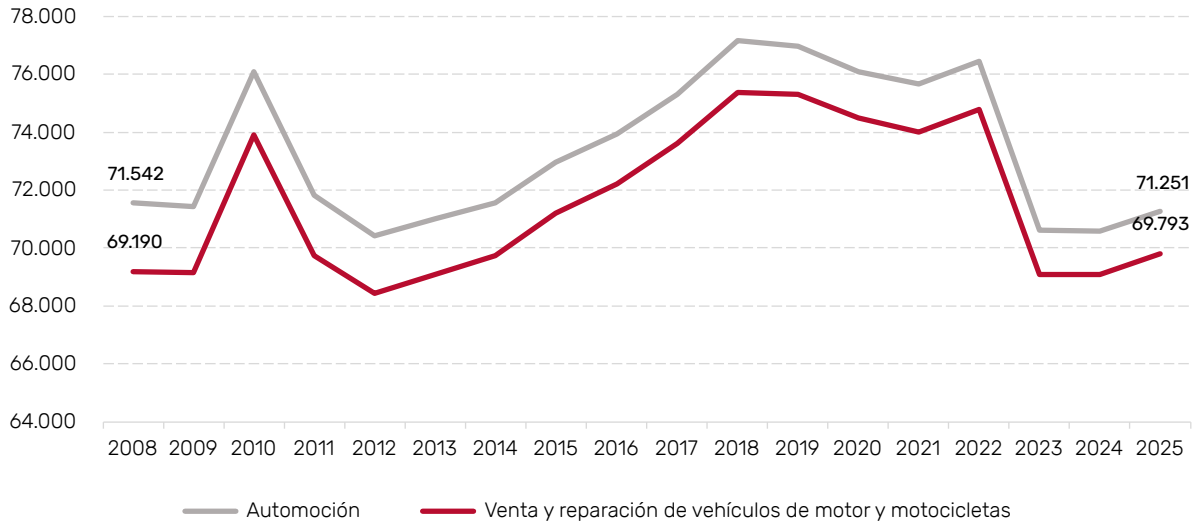
Tipo de empresa por número de asalariados	Porcentaje sobre el total			
	Total de la economía	Automoción	Venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas	Producción de vehículos
Autónomos	54,4%	38,0%	38,4%	17,5%
Empresas pequeñas	44,8%	61,1%	61,0%	66,5%
Empresas medianas	0,6%	0,7%	0,5%	9,9%
Empresas grandes	0,2%	0,2%	0,1%	6,0%

Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos del INE.

Una vez analizados el volumen de las empresas del sector y su distribución según tamaño, la **evolución temporal** de este tejido empresarial se convierte en un indicador revelador de los profundos cambios que han afectado a todo lo relacionado con la movilidad y la actividad vinculada al vehículo en España. Además, dado que la venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas concentra el 98% de las empresas vinculadas a la automoción, **la trayectoria del conjunto del sector se comporta**, en términos empresariales, **de forma prácticamente idéntica a la de esta rama de actividad**. Según muestra el Gráfico 15, la irrupción de la **crisis de 2010 provocó la mayor contracción registrada en el número de empresas**, con una **caída del 5,7%** a partir de este año. Posteriormente, el sector inició un **proceso de recuperación sostenida desde 2012** hasta el estallido de la **pandemia**, seguido, a continuación, por la **crisis de los semiconductores**, que obligó a **paralizar la producción** de vehículos y a **posponer decisiones de compra**.

Pese a la profunda caída observada entre 2022 y 2023, derivada de un cambio metodológico del INE, **el número de empresas ha logrado consolidarse en niveles muy próximos a las 70.000**. Este hecho refleja la **resiliencia del sector** y su **capacidad de adaptación** ante sucesivos *shocks* de oferta y demanda, especialmente en una rama cuya elevada capilaridad empresarial determina, en gran medida, la evolución agregada de la automoción en España.

GRÁFICO 15
Evolución de las empresas del sector
2008-2025



Nota: La caída entre 2022 y 2023 se debe a la entrada en vigor del Reglamento EBS 2019/215 y su Acto de Implementación 2020/1197. Por tanto, según el INE, la nueva definición de empresa económicamente activa, implementada en 2022, afecta al cómputo del número de empresas activas, por lo que existe un cambio de la serie a partir de 2022.
Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos del INE.

5.2. Capilaridad territorial

Más allá del número de empresas y de su tamaño, **el sector se distingue por estar presente en todo el territorio y no únicamente en las grandes áreas urbanas**. Para medir esta presencia se utiliza como unidad de análisis el local, y no la empresa, ya que una misma empresa puede operar varios talleres, concesionarios o puntos de venta, y es el local el que determina dónde se presta el servicio. **En 2025, el sector contaba con 88.621 locales activos** repartidos por las 52 provincias españolas, lo que equivale a **uno por cada 554 habitantes**. La reducida dimensión de la mayoría de estos negocios, recogida en la Tabla 12, facilita su implantación en municipios pequeños y poco poblados, donde la dependencia del vehículo privado es mayor. **Fuera de las diez provincias de mayor actividad empresarial se sitúa el 47,5% de los locales del sector**. Este porcentaje supera el peso de las 42 provincias restantes en la población (45,4%) y, sobre todo, en el total de locales de la economía española (41,9%). Es decir, **el sector está más repartido por el territorio que la actividad económica en su conjunto**.

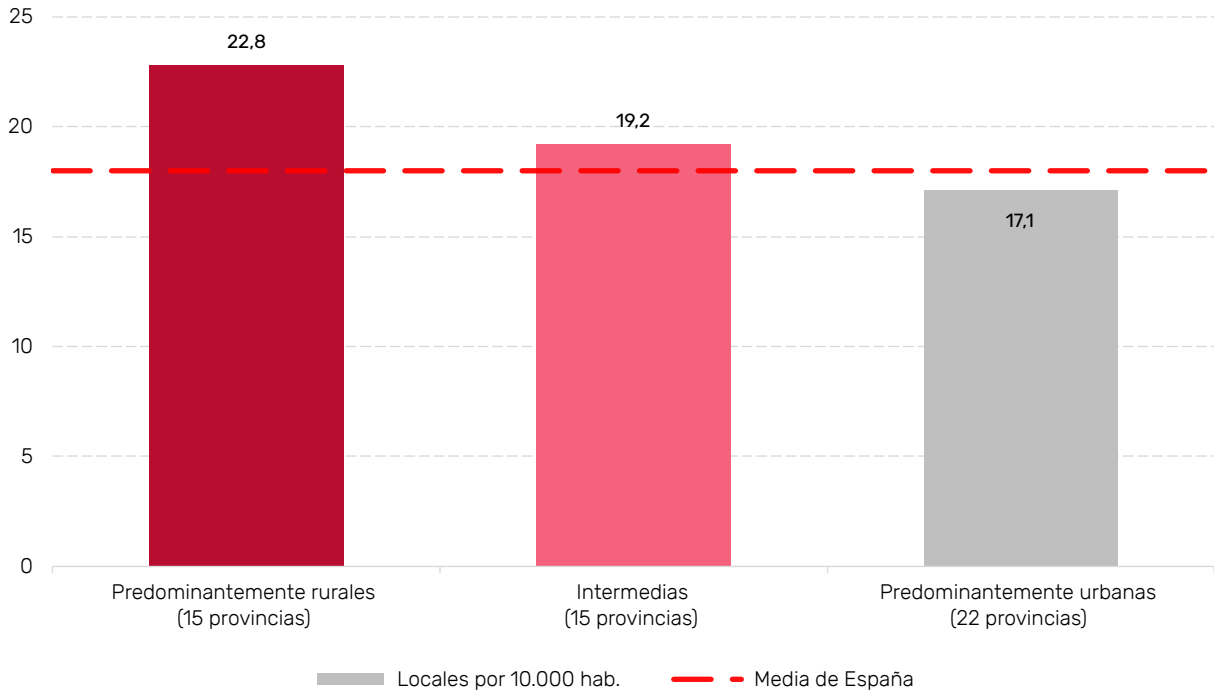
Como recoge el Gráfico 16, la densidad del sector aumenta con el **grado de ruralidad** de la provincia. **En las 15 provincias predominantemente rurales**, aquellas en las que al menos el 40% de la población reside en municipios rurales (menos de 30.000 habitantes y menos de 100 hab./km², según el criterio del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación), **hay 22,8 locales por cada 10.000 habitantes, un 26% por encima de la media nacional (18 locales por cada 10.000 habitantes)**. Las provincias intermedias también superan la media (19,2 locales por

cada 10.000 habitantes), y solo las predominantemente urbanas quedan ligeramente por debajo (17,1 locales por cada 10.000 habitantes).

GRÁFICO 16

Locales del sector por cada 10.000 habitantes según el grado de ruralidad de la provincia

2025



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos del INE (DIRCE y Padrón municipal) y Eurostat (superficie municipal).

Expresado en términos de cobertura, en las provincias predominantemente rurales hay un local del sector por cada 439 habitantes, frente a uno por cada 554 en el conjunto de España y uno por cada 584 en las provincias predominantemente urbanas.

Esta mayor densidad responde a la mayor dependencia del vehículo privado en el medio rural, donde, en muchos casos, es la única alternativa de transporte. Según el Observatorio del Transporte y la Logística en España (OTLE)[1], las zonas rurales cuentan con 698 vehículos por cada 1.000 habitantes, frente a 470 en las urbanas, y el vehículo privado concentra el 96,2% del gasto en transporte de los hogares rurales, frente al 87,4% en las ciudades. **Con más vehículos por habitante y menos alternativas de transporte público, el mantenimiento y la reparación del vehículo se convierten en un servicio esencial de proximidad**.

Esta red ha demostrado, además, su arraigo en el territorio: entre 2015 y 2022, último periodo con datos comparables, las provincias predominantemente rurales perdieron el 3,8% de su

[1] Observatorio del Transporte y la Logística en España, OTLE (2025), «Pobreza de transporte. El reto: no dejar a nadie atrás», Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, abril.

población, pero aumentaron un 8% sus locales del sector. En definitiva, **la venta y reparación de vehículos constituye una red de servicios de proximidad que llega a todo el territorio y que gana peso precisamente allí donde la población está más dispersa. Su presencia garantiza un servicio básico** para la movilidad de hogares y empresas, mantiene actividad económica y empleo en municipios pequeños **y contribuye, en consecuencia, a la cohesión territorial**.

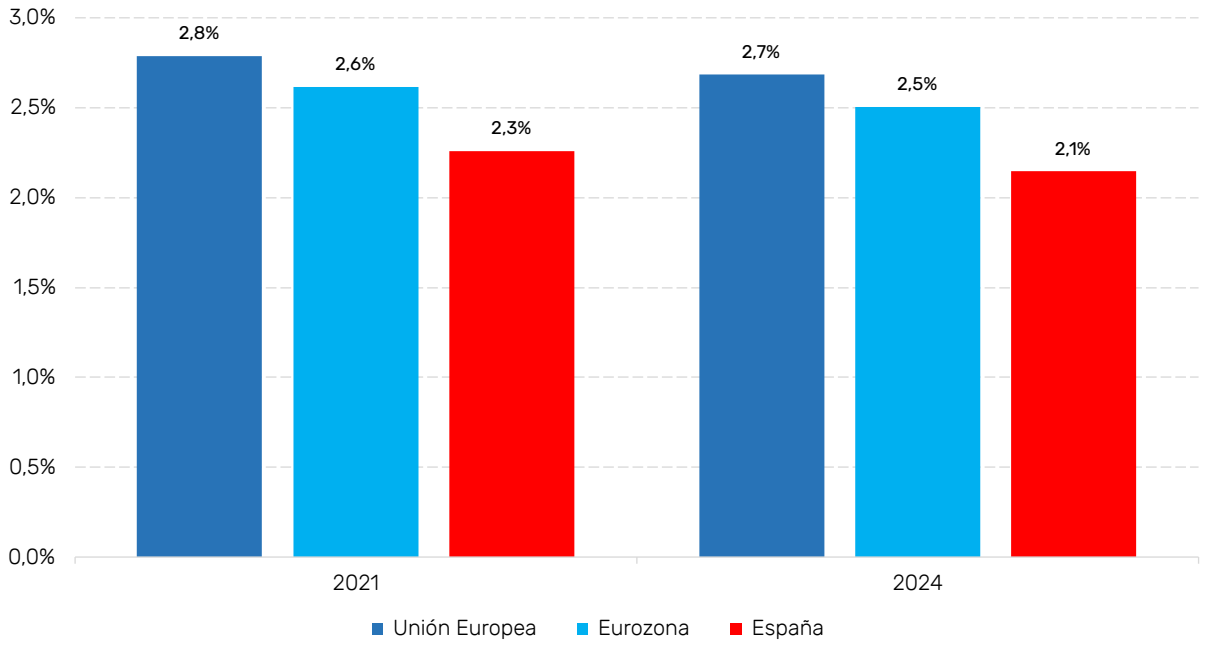
5.3. Comparativa internacional del tejido productivo del sector

En comparación con el **entorno internacional**, tal y como evidencia el Gráfico 17, el **sector de la venta y reparación de vehículos en España se comporta de forma idéntica al conjunto de la Unión Europea y de la eurozona entre 2021 y 2024**, aunque con magnitudes distintas. Mientras que, en la **Unión Europea** y en la **eurozona**, el **peso de las empresas del sector sobre el total de compañías cae** del 2,8% y 2,6% respectivamente, al 2,7% y 2,5%, **España**, por su parte, **pasa del 2,3%, en 2021, al 2,1% en 2024**, siendo una caída algo más pronunciada que la de sus homólogos europeos.

GRÁFICO 17

Evolución del peso de las empresas de venta y reparación de vehículos sobre el total

2021 y 2024, porcentaje sobre el total de la economía



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de Eurostat.

El **peso de las empresas de automoción sobre el total del tejido empresarial** (Gráfico 18) presenta diferencias relevantes entre los países de la Unión Europea. **España**, por su parte, es el **quinto país de la Unión Europea con un menor peso relativo de las empresas de la automoción sobre**

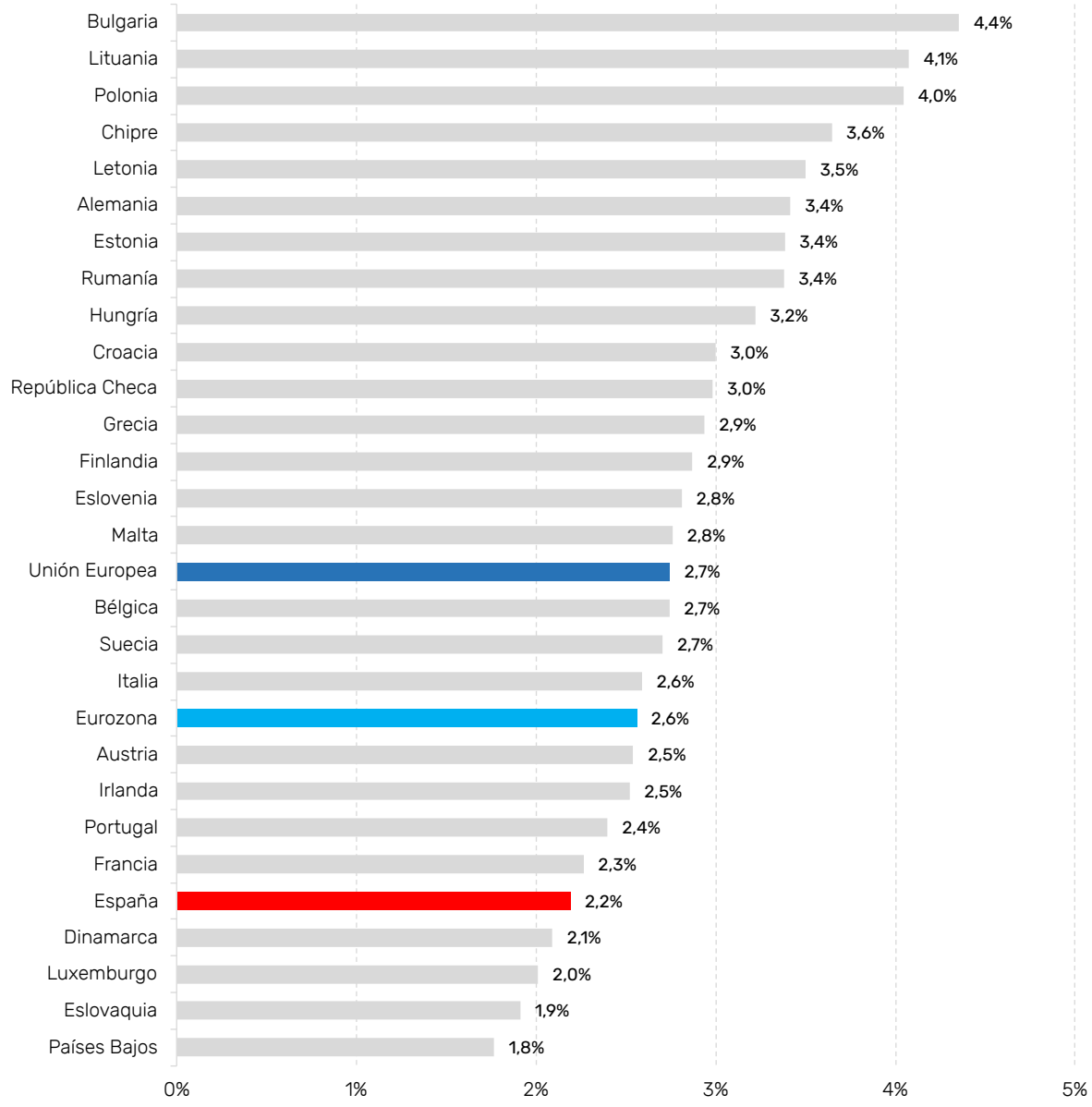
el tejido empresarial total, con un **2,2%** en 2024. Para los conjuntos de la UE o de la eurozona dicha cifra asciende hasta el 2,7% y 2,6% respectivamente.

Este hecho apunta, como se ha comentado anteriormente, a una menor especialización relativa del tejido empresarial español en actividades vinculadas a la automoción.

GRÁFICO 18

Peso de las empresas de automoción sobre el total de la economía

2024, porcentaje sobre el total de la economía



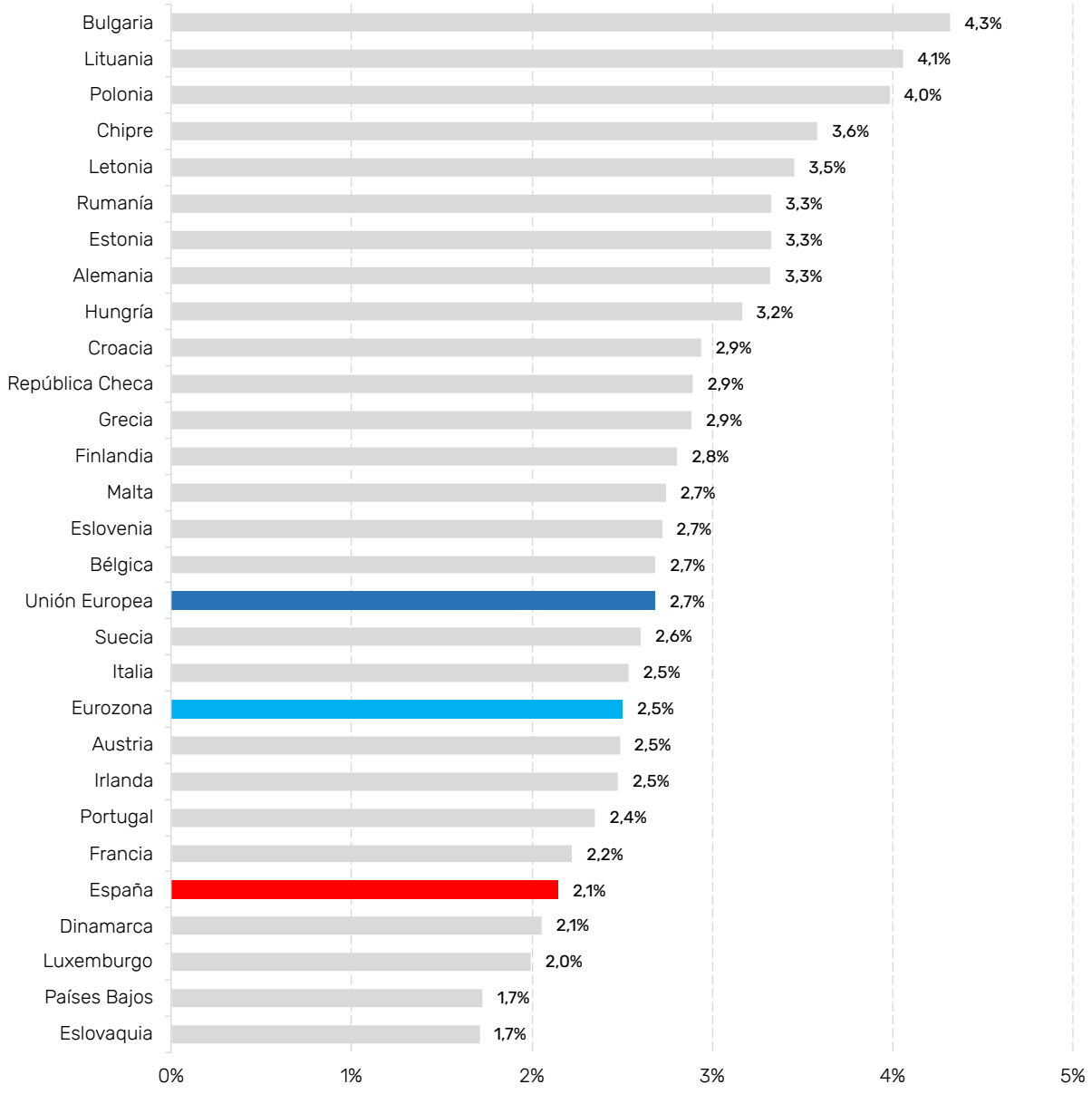
Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de Eurostat.

Tal y como sucede con el conjunto de la automoción, **el peso de las empresas dedicadas a la venta y reparación de vehículos sobre el total del tejido empresarial** presenta diferencias significativas entre países, como muestra el Gráfico 19. **España vuelve a situarse entre las economías con menor presencia relativa de este tipo de empresas**, ocupando la **quinta posición más baja dentro de la Unión Europea** (2,1%). Esta distancia resulta especialmente acusada frente a los países de Europa del Este que encabezan la clasificación, como Bulgaria, donde el peso relativo de las empresas de automoción duplica el registrado en España.

GRÁFICO 19

Empresas de la venta y reparación de vehículos sobre el total de la economía

2024, porcentaje sobre el total de la economía



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de Eurostat.

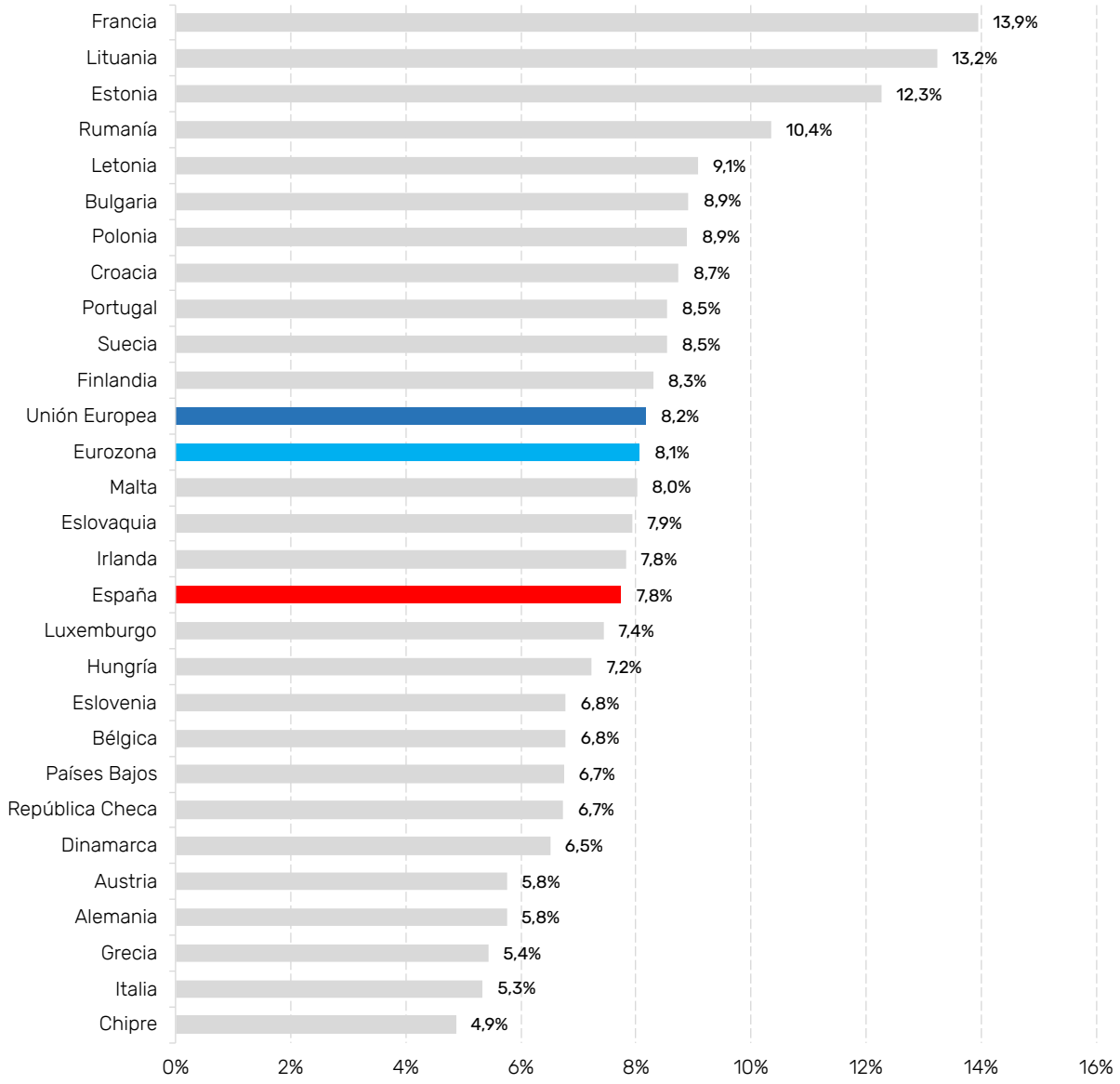
En lo referente a las **tasas demográficas empresariales** el sector español muestra una posición relativamente desfavorable en comparación con el promedio de los países de la Unión Europea. Como recoge el Gráfico 20, durante el **periodo 2021-2024 España registró una tasa de creación de empresas del 7,8%**, algo por debajo del **8,2%** de la **Unión Europea** o el **8,1%** de la **eurozona**. Su tasa es inferior a las de Lituania (13,2%) o Francia (13,9%).

Esta menor tasa de creación empresarial puede estar relacionada con las características estructurales del propio mercado español de venta y reparación de vehículos. Por un lado, se trata de un **sector maduro**, con una red empresarial ya ampliamente extendida y con menor margen para la entrada de nuevos operadores que en economías donde el tejido empresarial aún se encuentra en fase de expansión. Por otro lado, la **elevada incertidumbre regulatoria** asociada a la **transición hacia la electrificación**, el **encarecimiento de los vehículos**, el **envejecimiento del parque móvil** y la **debilidad relativa de la demanda** pueden estar frenando la aparición de nuevas empresas.

GRÁFICO 20

Tasa de creación empresarial del sector de la venta y reparación de vehículos

Promedio 2021-2024



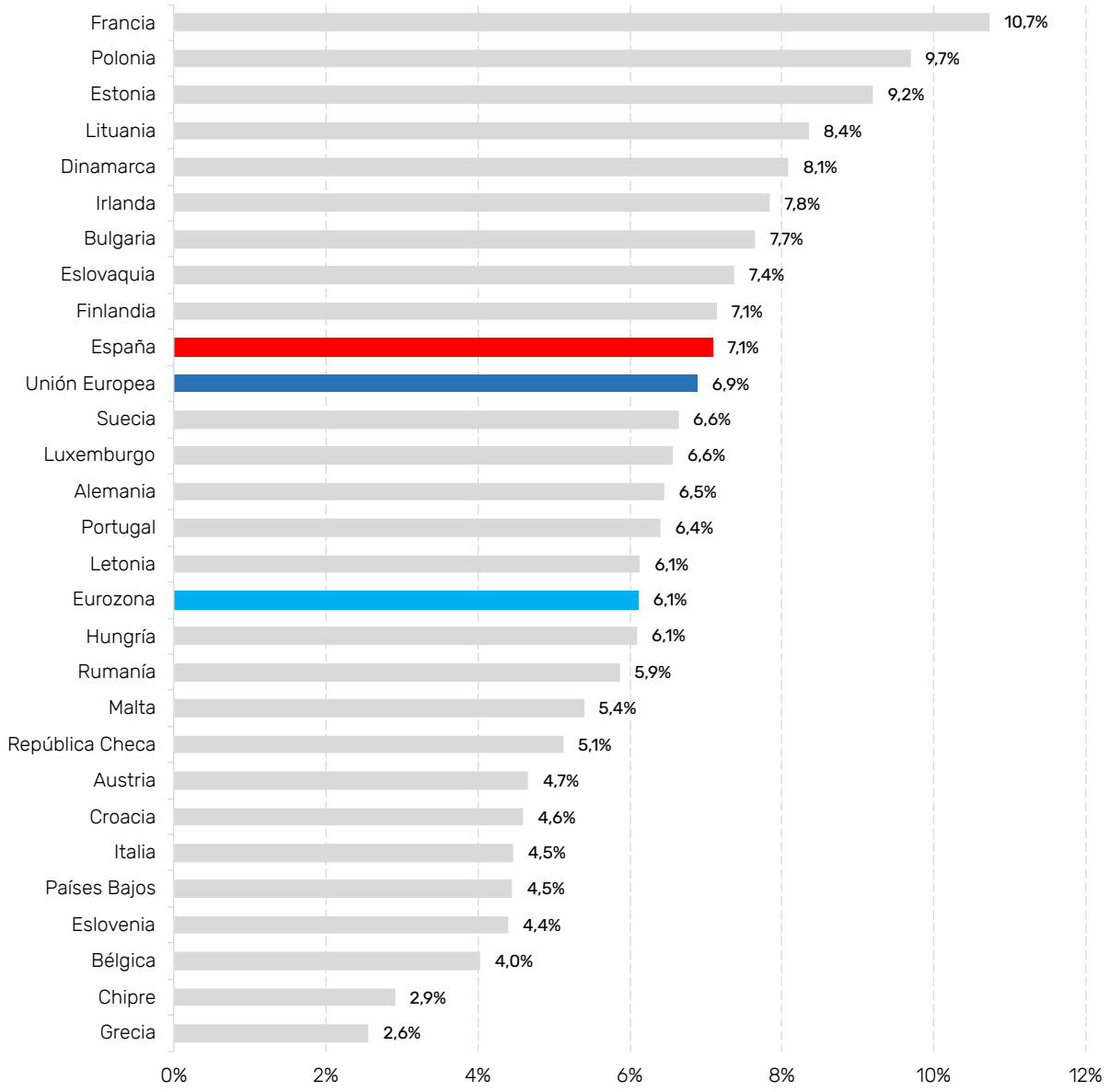
Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de Eurostat.

Al analizar las **tasas de disolución empresarial sectoriales**, el Gráfico 21 muestra, de nuevo, **diferencias significativas** entre los países de la Unión Europea. **España**, con una **tasa del 7,1%**, supera al promedio de la Unión Europea (6,9%) y de la eurozona (6,1%). Asimismo, conviene señalar que algunas economías, como Francia o Estonia, combinan elevadas tasas de creación empresarial con tasas de disolución igualmente altas. Esta combinación refleja un elevado grado de rotación del tejido empresarial sectorial, caracterizado por una intensa entrada y salida de empresas, pero también por una menor capacidad de consolidación en el tiempo.

GRÁFICO 21

Tasa de disolución empresarial del sector de la venta y reparación de vehículos

Promedio 2021-2024



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de Eurostat.

La combinación entre creación y disolución empresarial se refleja en la **tasa de creación neta**, que permite aproximar el saldo efectivo de renovación del tejido empresarial sectorial. Como muestra el Gráfico 22, **España registra una posición menos dinámica que el promedio europeo**, al presentar una tasa neta reducida durante el periodo 2021-2024; concretamente, de un **0,7%** frente al 1,3% de la Unión Europea y el 2% de la eurozona.

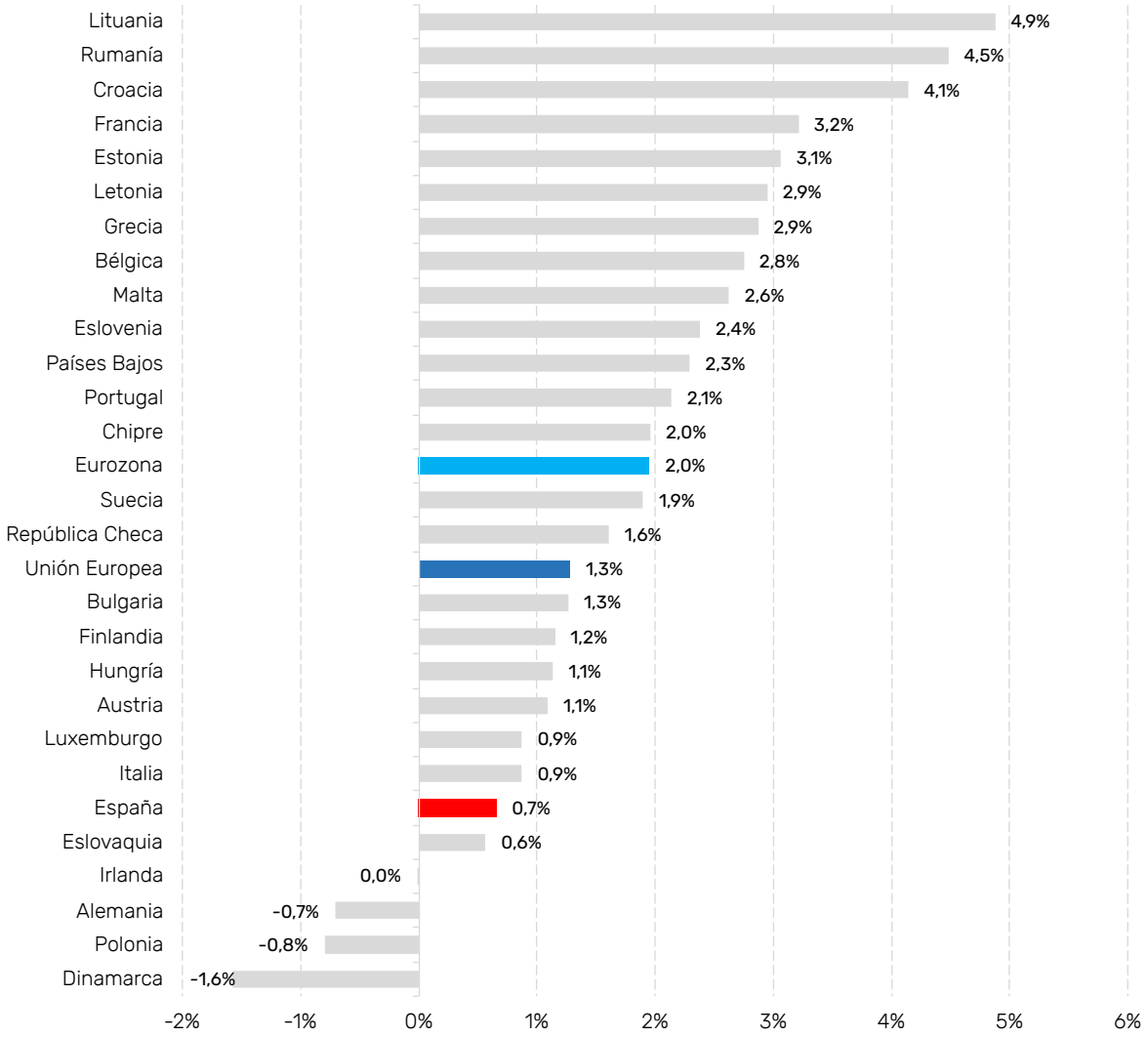
Este resultado evidencia que **la entrada de nuevas empresas apenas compensa la salida de compañías del sector**, lo que limita la expansión del tejido empresarial de la venta y reparación

de vehículos. En comparación con algunas economías de Europa del Este, donde la creación neta alcanza valores más elevados, el caso español apunta a un menor ritmo de renovación empresarial y a mayores dificultades para ampliar la base productiva del sector.

GRÁFICO 22

Tasa de creación neta empresarial del sector de la venta y reparación de vehículos

Promedio 2021-2024



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de Eurostat.

5.4. Empleo

El empleo es, probablemente, **la dimensión en la que mejor se aprecia el dinamismo reciente del sector**. Su evolución permite identificar fases de ajuste, recuperación o consolidación, así como evaluar la resiliencia de la actividad frente a los *shocks* de oferta y demanda. El análisis

parte de la venta y reparación de vehículos, amplía después el foco al conjunto de la automoción e incorpora, por último, las actividades vinculadas al vehículo.

En los últimos años, **el empleo sectorial ha mostrado una trayectoria relativamente estable y expansiva**, como refleja el Gráfico 23. **Entre el primer trimestre de 2018 y tercer trimestre de 2026**, el **número de ocupados en la venta y reparación de vehículos aumentó un 19%**, hasta alcanzar un máximo de **389,8 miles de personas**. En el **conjunto de la automoción**, el crecimiento fue del **10%** en el mismo periodo, hasta situarse en 611,8 miles de ocupados. Estos datos muestran que **la venta y reparación de vehículos ha mostrado un mayor dinamismo y ha contribuido, en mayor medida, al crecimiento reciente del empleo del sector de la automoción que la fabricación de vehículos**. Según los datos de la EPA correspondientes al **tercer trimestre de 2026**, la **venta y reparación de vehículos representó el 12% del total del empleo en el comercio y el 1,7% del empleo total**, mientras que el **conjunto de la automoción alcanzó el 2,7% del empleo total**.

Dentro de la venta y reparación de vehículos, **cabe señalar la contracción del empleo que se produjo entre el segundo trimestre de 2023 y el tercero de 2024**, en un contexto marcado por la normalización de la demanda tras el impulso posterior a la pandemia, la retirada de determinadas medidas de apoyo y los efectos persistentes de la crisis de semiconductores sobre la disponibilidad de vehículos. No obstante, esta caída tuvo un **carácter transitorio**, ya que **el descenso acumulado del 13% terminó compensándose con un crecimiento posterior del 18%**. En conjunto, la evolución observada confirma la resiliencia estructural del empleo en el sector y su capacidad para absorber *shocks* negativos de corto plazo sin alterar su tendencia expansiva de fondo.

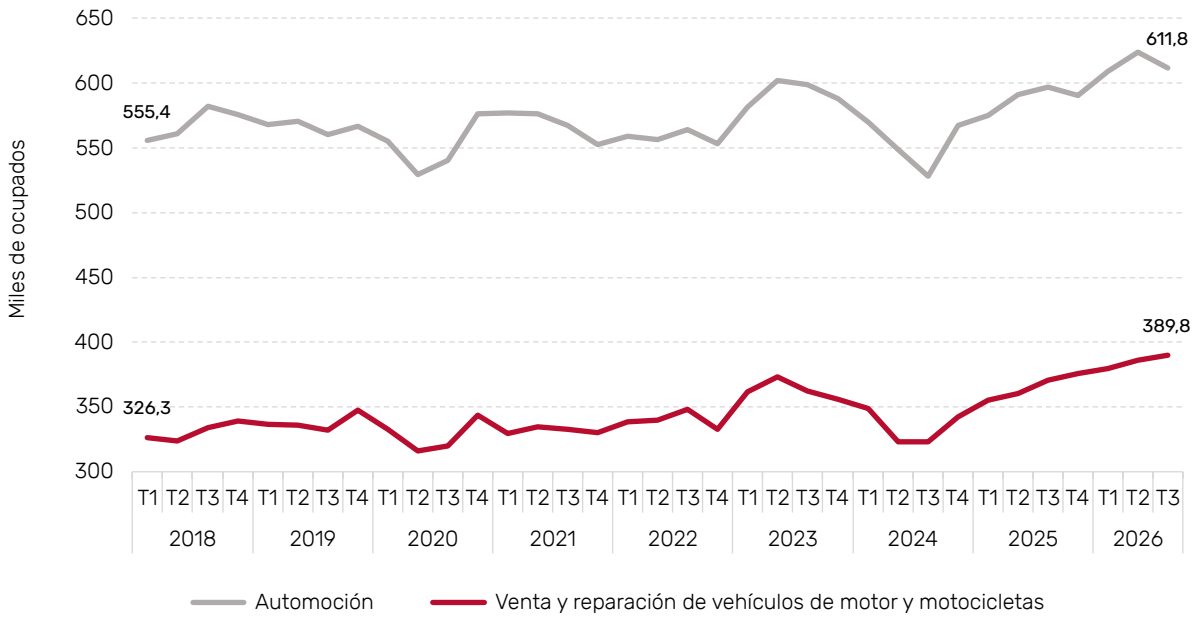
Otra forma de analizar la evolución del nivel de ocupación en el sector es a través del **volumen de afiliados a la Seguridad Social** (Gráfico 24). En línea con el número total de ocupados de la EPA del gráfico anterior, en los últimos años, **la afiliación muestra un crecimiento sostenido en el tiempo que consolida la recuperación iniciada tras el mínimo de 2013. En 2025, el sector alcanzó el máximo histórico de afiliados a la Seguridad Social, con una media anual de 358,3 miles de afiliados**.

Además, el impacto de la pandemia sobre la afiliación fue más contenido en la rama de venta y reparación de vehículos que en el conjunto de la automoción. **Entre 2019 y 2021**, el **número de afiliados del sector descendió un 2,5%**, mientras que en el **agregado de la automoción la caída se prolongó hasta 2022 y alcanzó un descenso acumulado del 3,8%**. Esta evolución pone de manifiesto la mayor capacidad de resistencia relativa de la venta y reparación de vehículos frente al conjunto del sector automovilístico.

GRÁFICO 23

Evolución del empleo sectorial

2018-2026, miles de ocupados

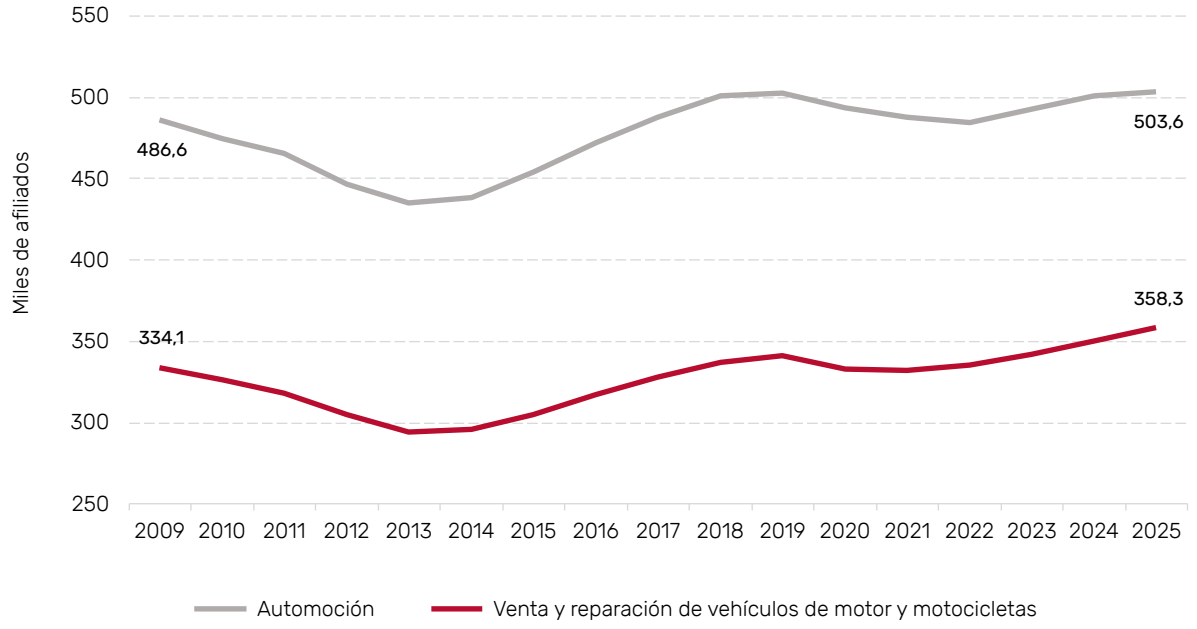


Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos del INE.

GRÁFICO 24

Evolución de los afiliados a la Seguridad Social del sector

2009-2025, miles de afiliados



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones.

Al centrar el análisis en el **segmento de la venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas**, se observa que **España presenta una evolución del empleo sectorial sobre el empleo total distinta a la registrada por la Unión Europea y por la eurozona**, como muestra el Gráfico 25.

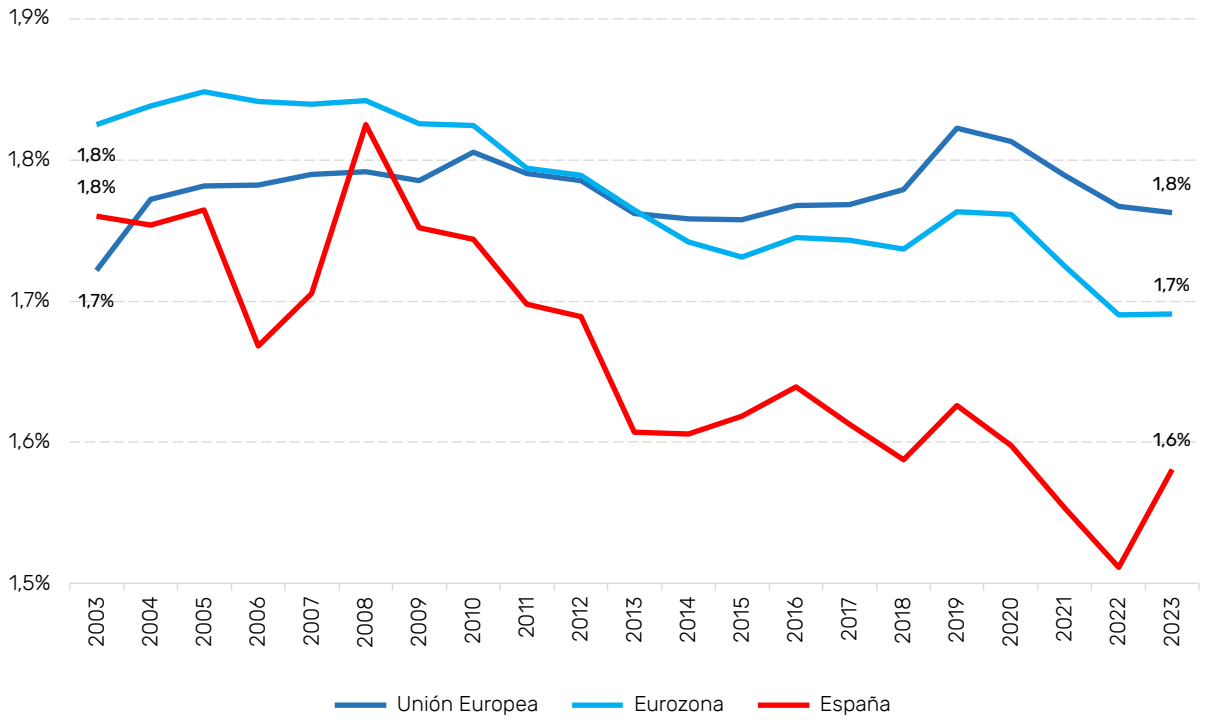
A **comienzos de los 2000**, el **empleo sectorial en España representaba casi el 1,8%** del **empleo total**; en **2023** cayó hasta el **1,6%**. En cambio, en la Unión Europea, la cifra de partida era inferior a la española; y en 2023 el empleo del sector representa casi el 1,8% del empleo total. Como resultado, **España** presenta, ese año, una **brecha negativa superior al 10% respecto a la Unión Europea** y del **6,5% frente al conjunto de la eurozona**. Según los datos del **INE**, en **2024** el peso del empleo del sector de la venta y reparación de vehículos sobre el empleo total de la economía **disminuyó 0,1 puntos porcentuales**, pero en **2025 recuperó el 1,6%** del total y **se situó en el 1,7% en el tercer trimestre de 2026**.

Estas diferencias ponen de manifiesto el margen de mejora del sector en España frente a sus homólogos europeos, condicionado, en gran medida, por **un entorno macroeconómico y fiscal que se ha deteriorado en los últimos años**.

GRÁFICO 25

Evolución del peso del empleo en la venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas sobre el empleo total

2003-2023, porcentaje del empleo sectorial sobre total de la economía



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de Eurostat.

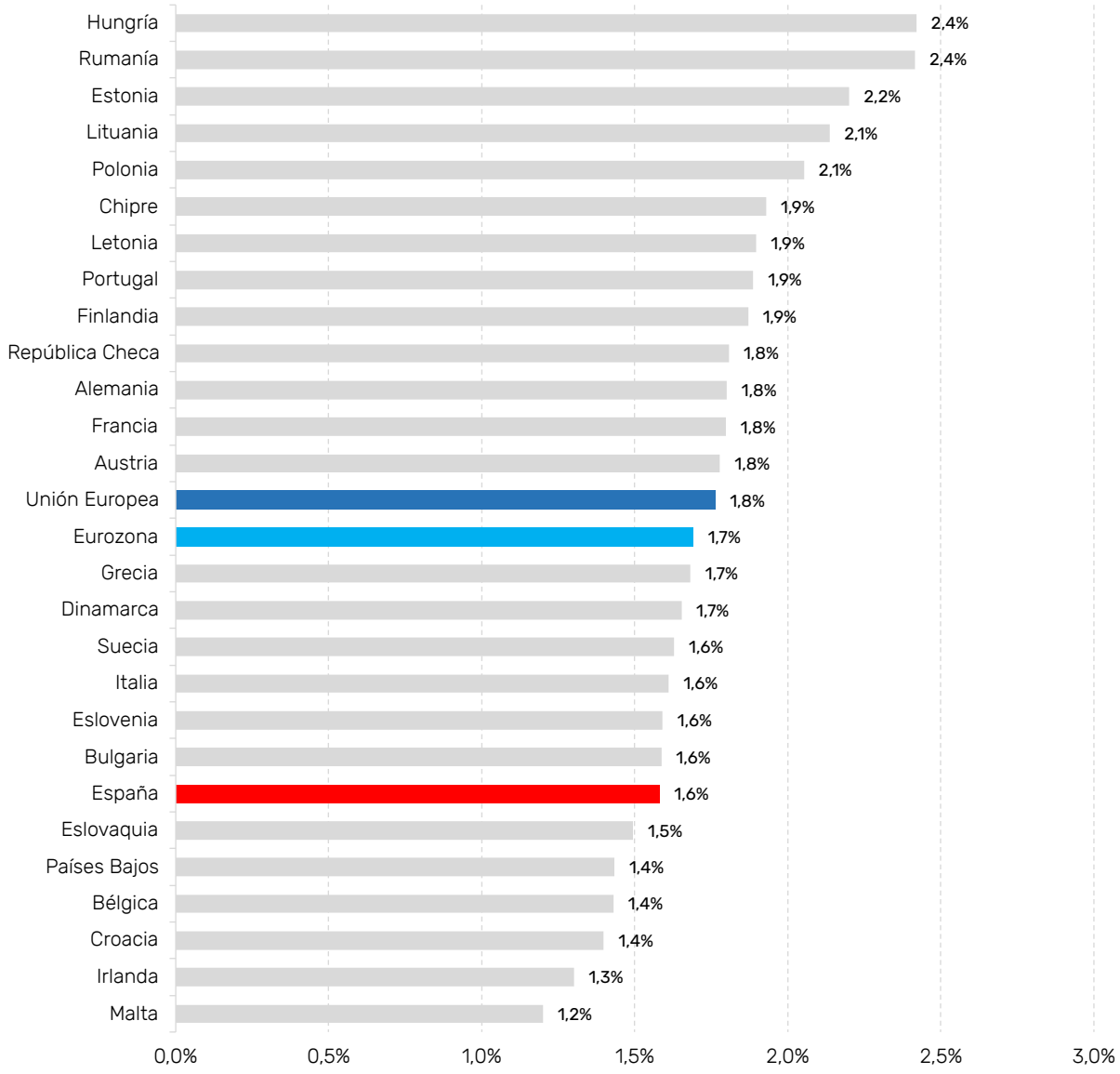
Efectuando un análisis de corte transversal, en **2023** (Gráfico 26) los **países de Europa del Este**, como **Hungría** o **Rumanía**, **registran los mayores niveles de empleo sectorial en relación con el empleo total**, alcanzando tasas en torno al **2,4%. España**, por su parte, se sitúa en la parte baja de la distribución europea: es el **octavo país con menor peso relativo del empleo sectorial**, con un **1,6%**, tal como se ha señalado previamente.

Este posicionamiento confirma la distancia existente respecto a las economías más intensivas en estas actividades y refuerza la **necesidad de analizar los factores estructurales que limitan la contribución del sector en el mercado laboral español**.

GRÁFICO 26

Peso del empleo en la venta y reparación de vehículos sobre el empleo total

2023



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de Eurostat.

El análisis de la **distribución de los ocupados del sector según el tamaño empresarial** permite profundizar en la estructura interna del empleo, identificando qué tipo de empresas concentran la mayor parte de la fuerza laboral, además de comprender la posición de España en el contexto europeo.

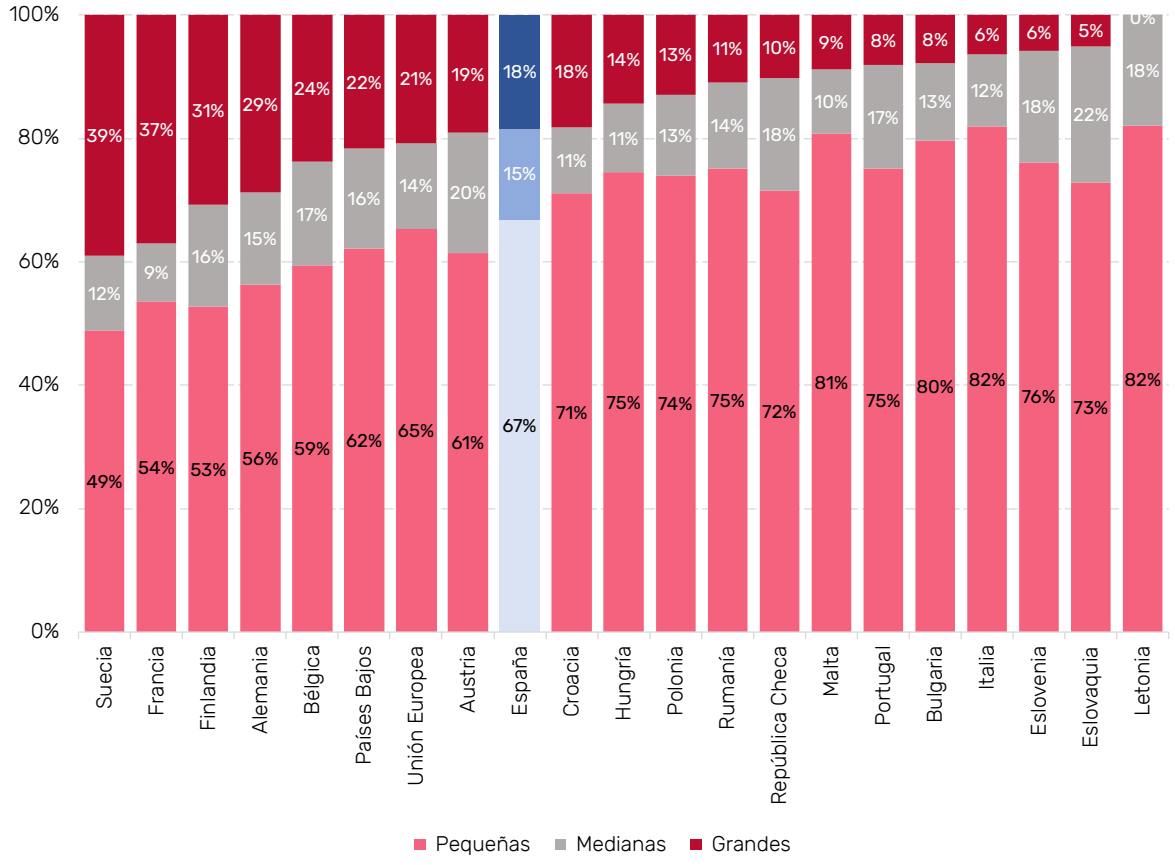
El Gráfico 27 muestra una **marcada heterogeneidad entre los países europeos** en la distribución del empleo sectorial por tamaño de las empresas. El **bloque mediterráneo**, con países como **Italia** o **Malta, concentra hasta el 82% de los ocupados en pequeñas empresas**, mientras que los países del **norte de Europa**, como Suecia o Finlandia, acumulan **la mayor cuota de ocupados en las empresas de mayor tamaño**. Por su parte, **España** se sitúa en una **posición intermedia**, con un **peso de las pequeñas empresas sobre el empleo del 67%**, lo que confirma la atomización del tejido empresarial y su similitud con los países del centro de Europa.

Este patrón **condiciona la capacidad del sector para generar economías de escala y elevar la productividad**, especialmente en aquellos países donde las pequeñas empresas tienen un mayor protagonismo.

GRÁFICO 27

Distribución del empleo en la venta y reparación de vehículos según el tamaño empresarial

2024



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de Eurostat.

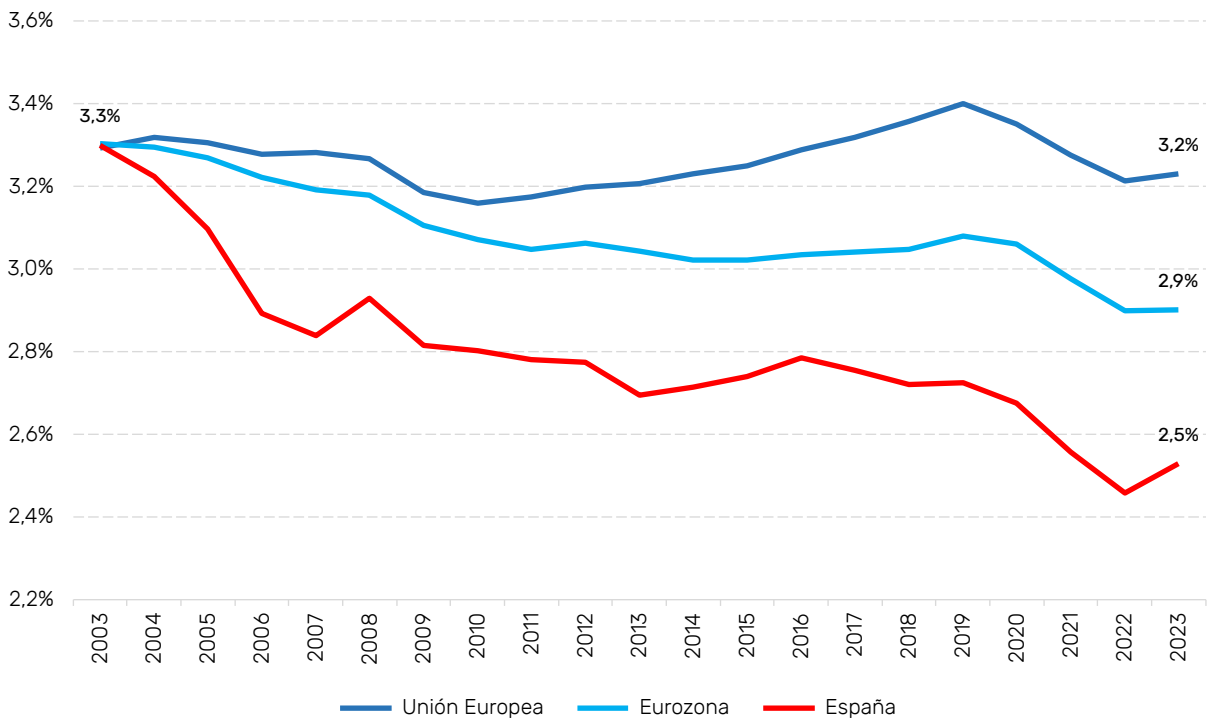
Desde una perspectiva comparada, el sector automovilístico español presenta una evolución claramente diferenciada respecto a los principales agregados europeos, tal y como muestra el Gráfico 28. A **comienzos de los años 2000**, el **peso de la automoción sobre el total de la economía era prácticamente idéntico en España, la Unión Europea y la eurozona**, situándose en torno al **3,3%**. Sin embargo, esta posición relativa se ha ido deteriorando con el paso del tiempo.

En **2023**, último dato disponible en Eurostat, el peso del sector en **España se redujo hasta el 2,5%**, mientras que en la **Unión Europea** apenas descendió hasta el **3,2%** y en la **eurozona** se situó en el **2,9%**. Como consecuencia, la **brecha** entre España y sus homólogos europeos se ha ampliado, alcanzando en el último año una **distancia relativa del 28% respecto a la Unión Europea y del 15% frente a la eurozona**. No obstante, según la información del **INE** (EPA), en España el peso del empleo de la automoción sobre el empleo total de la economía **se elevó hasta el 2,6% tanto en 2024 como en 2025 y llegó al 2,7% en el tercer trimestre de 2026**.

GRÁFICO 28

Evolución del peso del empleo en la automoción sobre el empleo total

2003-2023, porcentaje del empleo sectorial sobre total de la economía



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de Eurostat.

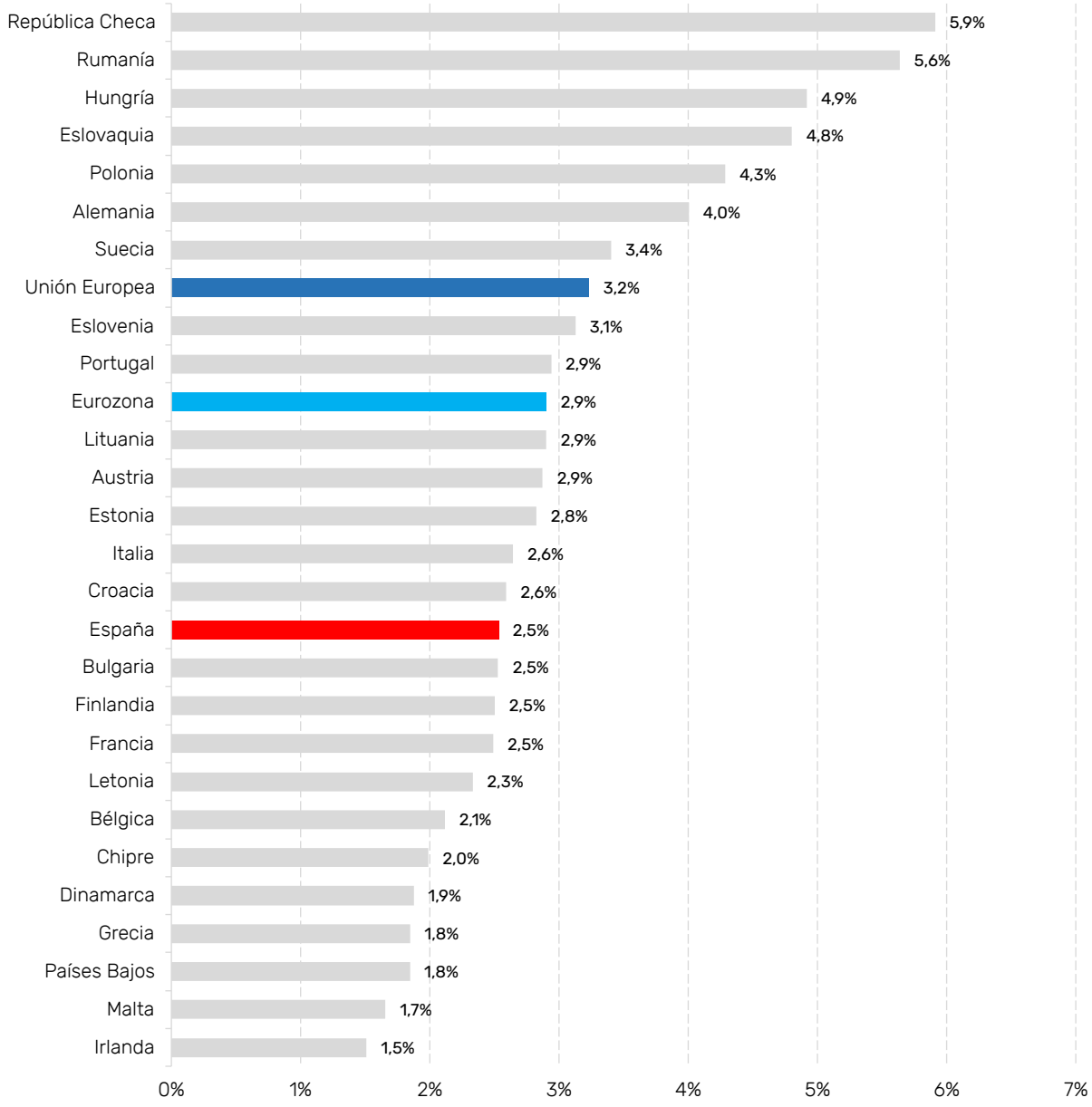
España, tal como se ha visto, se sitúa en una posición relativa inferior a la de los principales agregados europeos (Gráfico 29), especialmente cuando se compara con los países de Europa del Este. Esta distancia pone de manifiesto una **menor especialización relativa de la economía española en la automoción.** En este contexto, destaca, particularmente, el caso de la **República**

Checa, que **encabeza la comparativa europea al registrar el mayor peso relativo del sector de la automoción**.

GRÁFICO 29

Peso del empleo en la automoción sobre el empleo total de la economía

2023, porcentaje del empleo sectorial sobre total de la economía



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de Eurostat.

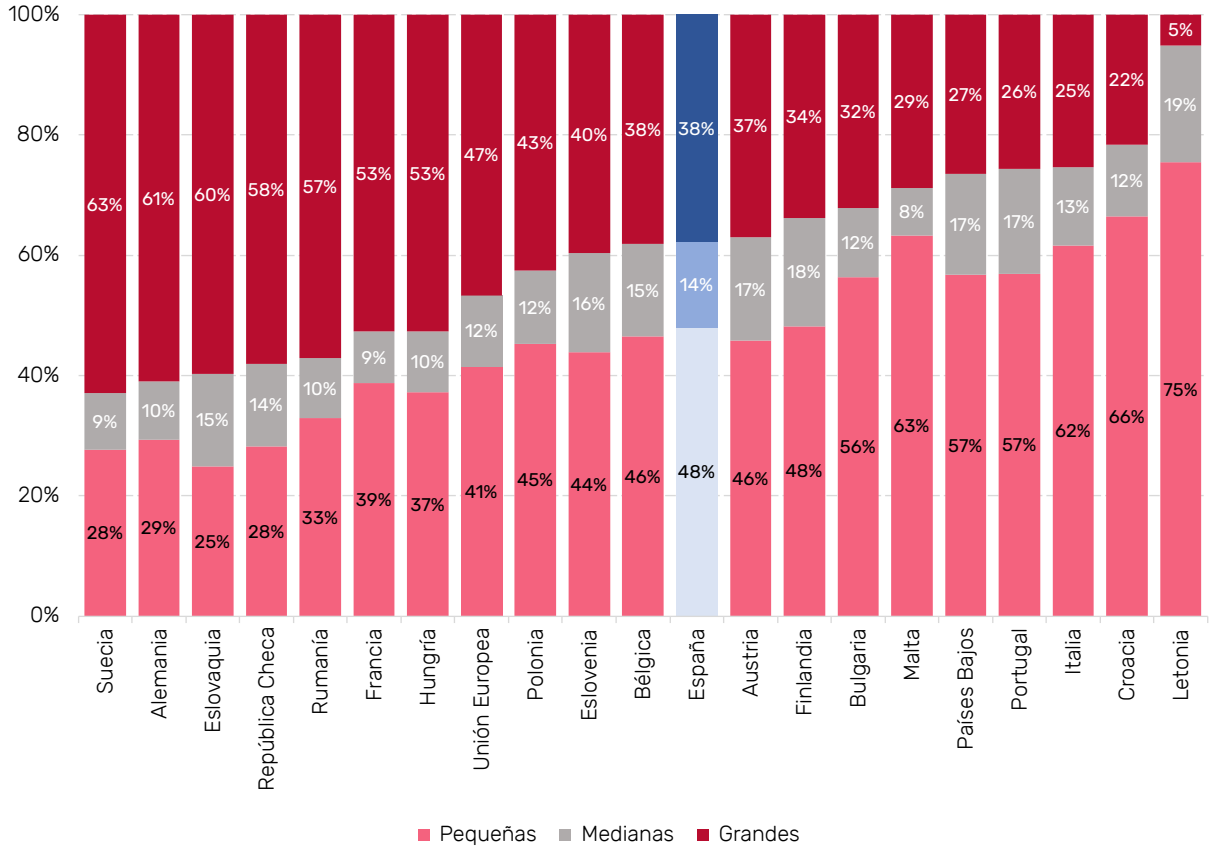
La distribución del **empleo de la automoción según el tamaño empresarial**, recogida en el Gráfico 30, refleja que, **en España, las pequeñas empresas concentran el 48% del empleo sectorial**. Este resultado es coherente con la propia estructura del tejido empresarial, caracterizada por una elevada presencia de compañías de menor dimensión, que representan más del

60% del total. Las **empresas medianas y grandes aportan**, respectivamente, el **14% y el 38% del empleo**. En comparación con el **conjunto de la Unión Europea**, las **diferencias no resultan especialmente acusadas**, si bien el patrón europeo muestra un mayor peso relativo de las grandes empresas, que generan el 47% del empleo, frente al 41% correspondiente a las pequeñas y 12% de las medianas.

GRÁFICO 30

Distribución del empleo en la automoción según el tamaño empresarial

2024



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de Eurostat.

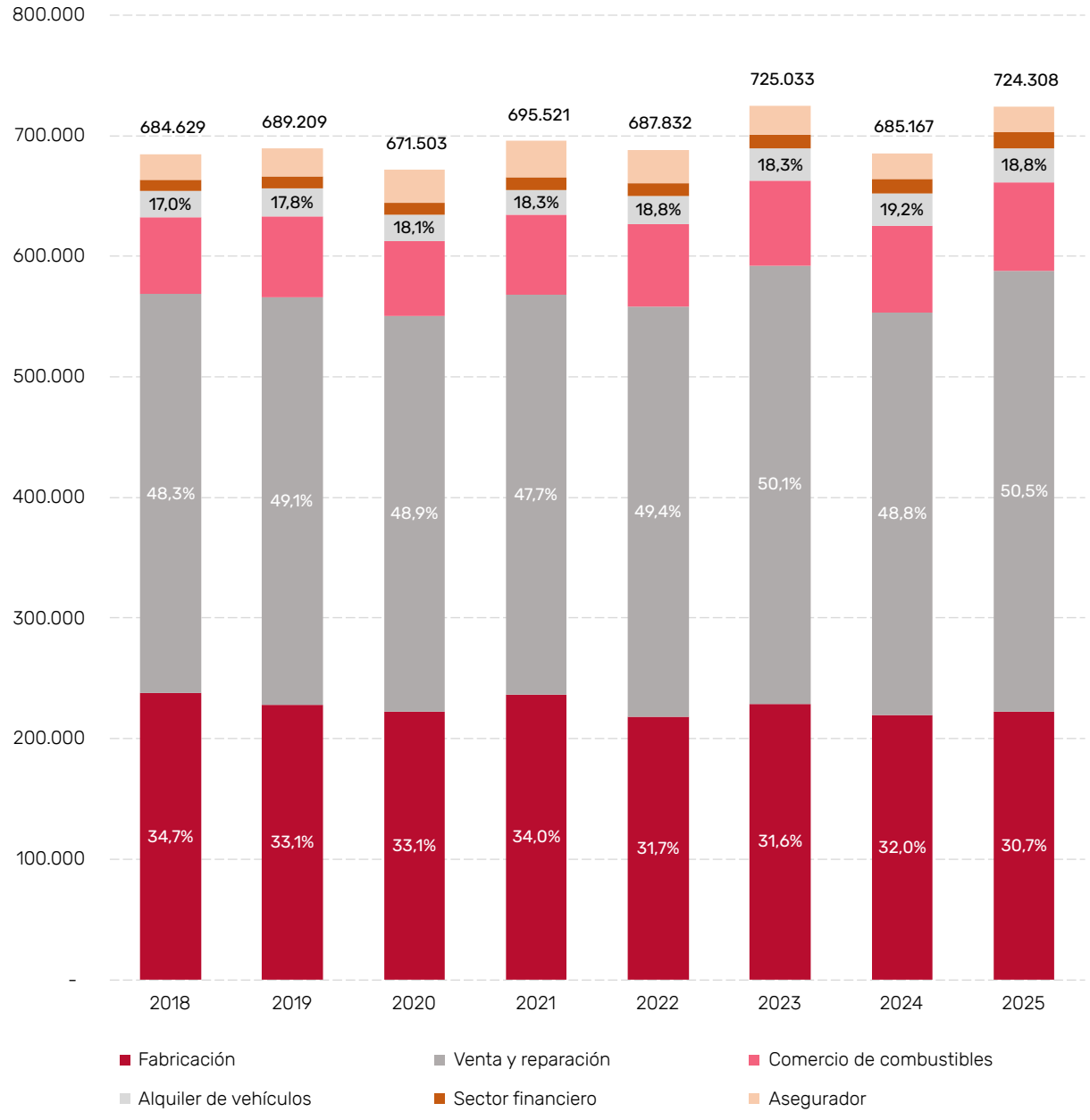
Siguiendo la metodología descrita en el apartado 1, **se estima que, en 2025, el ecosistema del vehículo daba empleo a más de 724.000 personas, un 5,7% más que en el año anterior, y en torno al 3,3% del empleo total de la economía española**. La **venta y reparación de vehículos es su principal fuente de empleo, con la mitad de los ocupados (50%)**, por delante de la fabricación (31%) y de las actividades vinculadas (19%). **Estas últimas aportaron cerca de 136.000 empleos**: algo más de la mitad, **unos 73.000, vinculados al comercio de combustibles**, principalmente en estaciones de servicio, y el resto, **unos 63.000, a los servicios de alquiler, financiación y seguros de vehículos**. Además, **el peso de las actividades auxiliares ha ido en aumento** y desde 2018 ha ganado casi dos puntos porcentuales en el empleo del ecosistema, **con avances destacados en el alquiler (+27%)** y la financiación de vehículos (+54%), mientras

que la fabricación ha perdido cuatro puntos porcentuales, hasta situarse, en 2025, en el mínimo del periodo analizado (Gráfico 31).

GRÁFICO 31

Evolución del empleo en el ecosistema del vehículo

2018-2025, ocupados y porcentaje sobre el total del ecosistema



Nota: El empleo de la fabricación, la venta y reparación, los servicios financieros y los seguros procede de la EPA del INE. En los dos últimos casos, se han aplicado a los ocupados de cada rama los pesos descritos en el apartado 1. El empleo del comercio de combustibles y del alquiler de vehículos corresponde al personal ocupado de las subramas correspondientes, según la Estadística Estructural de Empresas del INE. Los datos de 2025 del comercio de combustibles y del alquiler de vehículos son estimaciones, obtenidas aplicando al dato de 2024 el crecimiento del empleo de sus respectivas ramas según la EPA.
Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos del INE, del Banco de España y de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones.

5.5. Calidad del empleo

Más allá del volumen de ocupación generado, resulta necesario examinar la **calidad del empleo sectorial**, una dimensión esencial para **valorar la solidez y sostenibilidad de su contribución al mercado de trabajo**.

En relación con la **duración de la jornada laboral**, la Tabla 13 muestra que el **93% de los ocupados en la venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas trabaja a jornada completa**. Este porcentaje se sitúa ligeramente por debajo del correspondiente al conjunto de la automoción (95%), pero supera al registrado en el total de la economía española (86%). Asimismo, en términos de estabilidad contractual, el **93% de los trabajadores del sector dispone de un contrato indefinido**, proporción superior tanto a la observada en el agregado de la **automoción** (**91%**) como a la del conjunto de la **economía** (**85%**). Por último, la **antigüedad media en la empresa** alcanza los **10,3 años**, lo que coincide con la media nacional, aunque inferior a los 11,4 años de la automoción. En conjunto, estos indicadores reflejan una **estructura del empleo relativamente estable y con una elevada vinculación a jornadas completas**, factores que favorecen la acumulación de experiencia y capital humano específico.

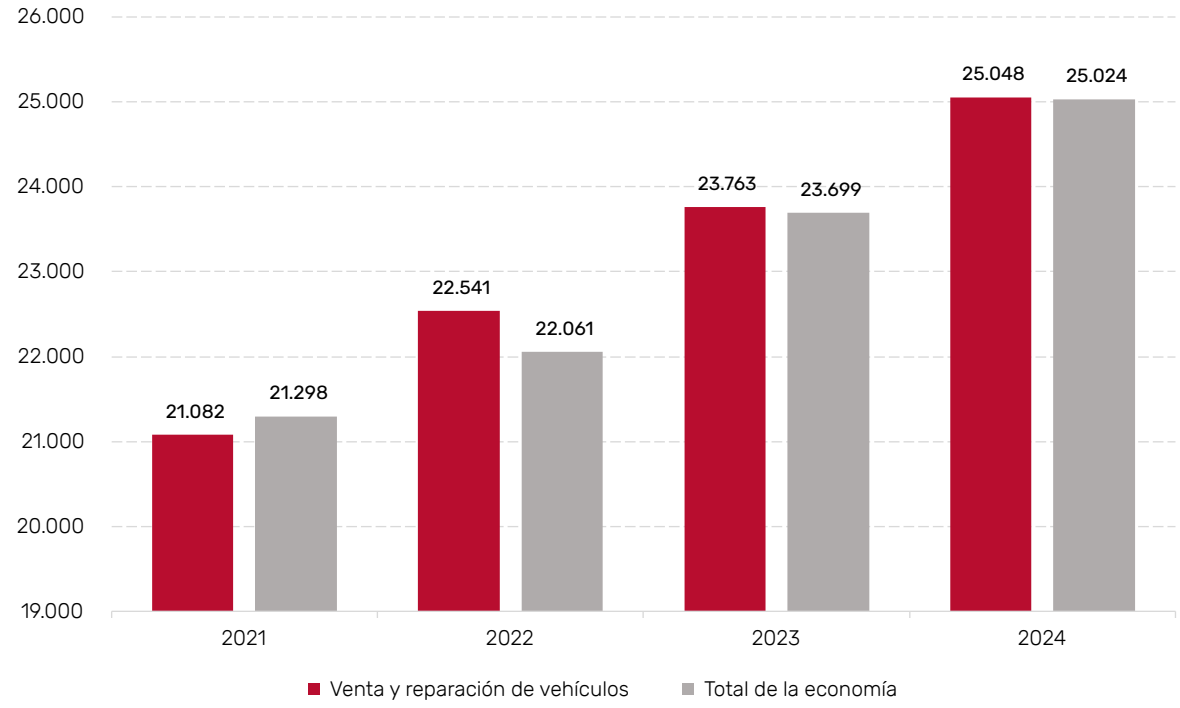
TABLA 13
Características del empleo de la venta y reparación de vehículos a motor
2025

Variable	Jornada laboral		Contrato de trabajo		Antigüedad media en la empresa
Categoría	Completa	Parcial	Indefinido	Temporal	
Venta y reparación de vehículos	93%	7%	93%	7%	10,3 años
Automoción	95%	5%	91%	9%	11,4 años
Total de la economía	86%	14%	85%	15%	10,3 años

Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos del INE.

La evolución del **salario medio** sectorial (Gráfico 32) evidencia una mejora de las condiciones retributivas en el sector de la venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas, con un crecimiento superior al registrado por el conjunto de la economía española. En **2024**, el **salario medio del sector se situó en 25.048 euros por trabajador, ligeramente por encima de la media nacional**, estimada en 25.024 euros. Asimismo, **entre 2021 y 2024**, la **remuneración media sectorial acumuló un incremento del 19%**, frente al **17%** observado en el agregado de la **economía española**.

GRÁFICO 32
Evolución del salario medio sectorial
2021-2024



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de Eurostat.

5.6. Productividad

La productividad constituye un eje central para evaluar la capacidad de un sector para generar un mayor valor añadido con los mismos recursos. Este análisis resulta especialmente relevante en un contexto en el que España muestra un desempeño más débil que su entorno.

En términos agregados, según el IEE[2] (2025) **la productividad de la economía española permanece prácticamente estancada**, con un **avance acumulado de apenas un 1,9% desde 2019**, muy por debajo del dinamismo registrado por la Unión Europea y por la eurozona. Sin embargo, **esta tendencia contrasta con la evolución del sector de venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas, cuya productividad ha mostrado un comportamiento significativamente más favorable**. Tal y como refleja el Gráfico 33, la **productividad sectorial ha aumentado un 23% entre 2019 y 2023**, evidenciando un ritmo de avance muy superior al del conjunto de la economía española.

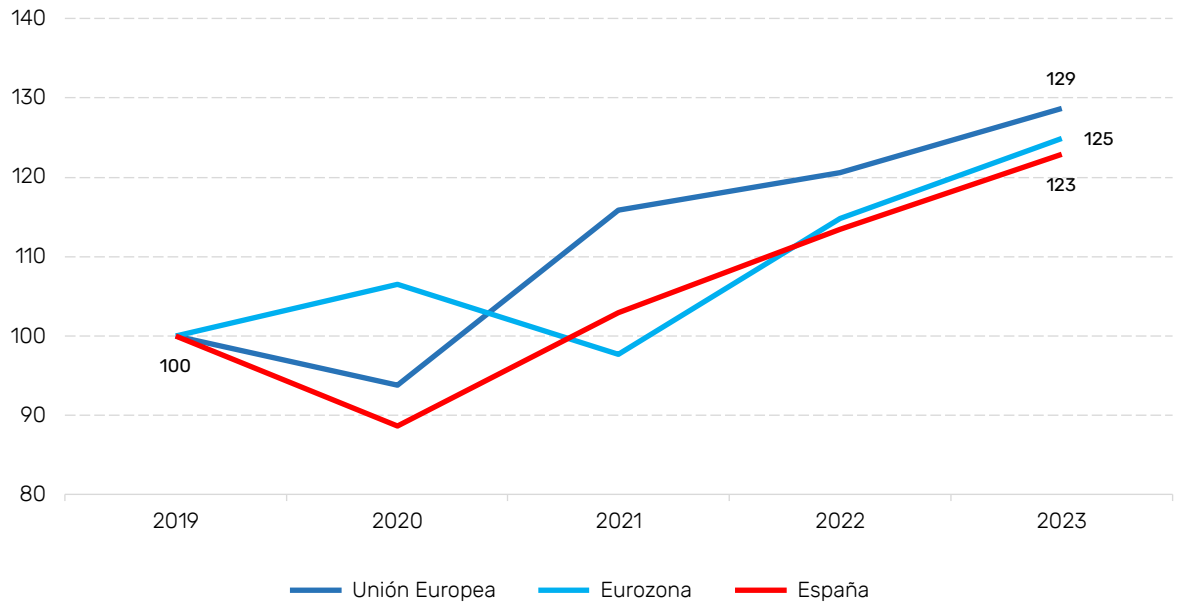
[2] Instituto de Estudios Económicos (2025), «Crecimiento extensivo y dualidad macroeconómica en España: desequilibrios y baja productividad», *Coyuntura Económica* N.º 83 – Diciembre 2025.
https://www.ieemadrid.es/sites/ceoe-iee/files/content/file/2025/12/18/25/coyuntura-economica-n.o-83-diciembre-2025.-crecimiento-extensivo-y-dualidad-macroeconomica_0.pdf

Por otro lado, en los últimos cinco años el crecimiento de la productividad del sector en España, aunque notable, es algo inferior al de los principales agregados europeos. En **2023**, el **índice de productividad** alcanzó los **123 puntos para España**, sobre una base 100 en 2019, frente a los **125** de la **eurozona** y los **129** de la **Unión Europea**. Estos datos confirman que el sector mantiene unos niveles de eficiencia en línea con los del entorno europeo.

GRÁFICO 33

Evolución de la productividad del sector de la venta y reparación de vehículos

Base 100 2019; 2019-2023



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de Eurostat.

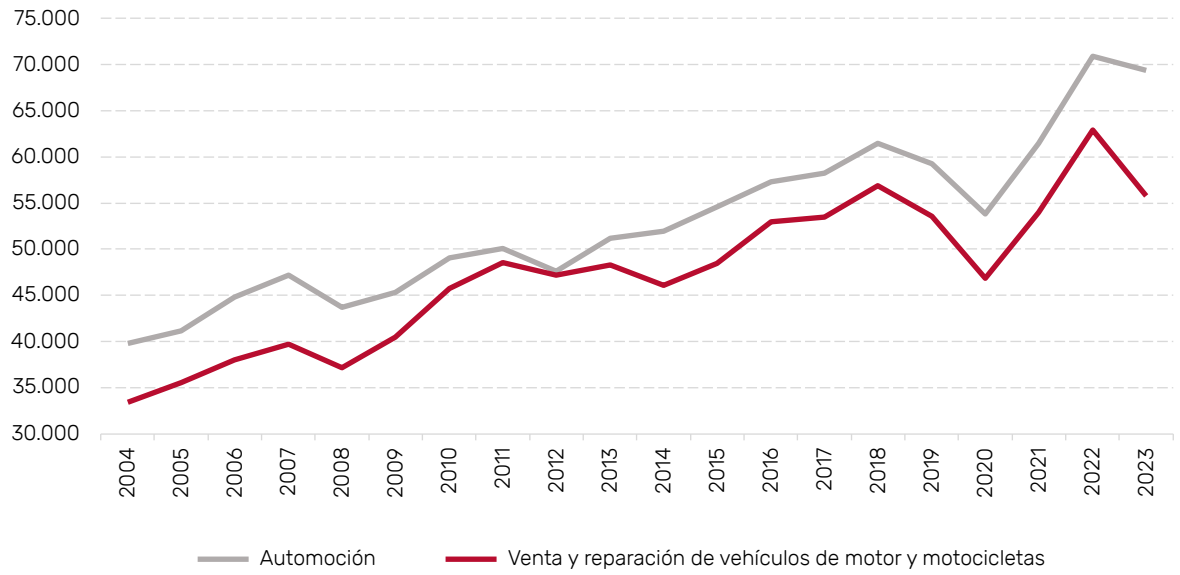
En el caso concreto de la economía española, **la comparación entre la productividad del conjunto de la automoción y la correspondiente al segmento de venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas muestra una trayectoria muy similar** a lo largo del periodo analizado, tal y como refleja el Gráfico 34. No obstante, esta evolución paralela se produce sobre **niveles claramente diferenciados**, ya que la rama de venta y reparación presenta una productividad persistentemente inferior.

Aunque en **2012 ambas series llegaron a situarse en torno a los 47.000 euros por ocupado**, desde entonces la brecha se ha ampliado de forma progresiva. En **2023**, la **productividad del conjunto de la automoción supera los 69.000 euros por ocupado**, mientras que la **venta y reparación apenas rebasa los 55.700 euros**, lo que implica una **diferencia cercana al 24%**. Por su parte, la **economía española**, en su conjunto, registró, en 2023, una productividad de **54.740 euros por ocupado**, aproximadamente 1.000 euros por ocupado inferior a la observada en el sector de la venta y reparación de vehículos.

GRÁFICO 34

Evolución de la productividad por ocupado sectorial

2004-2023



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de Eurostat.

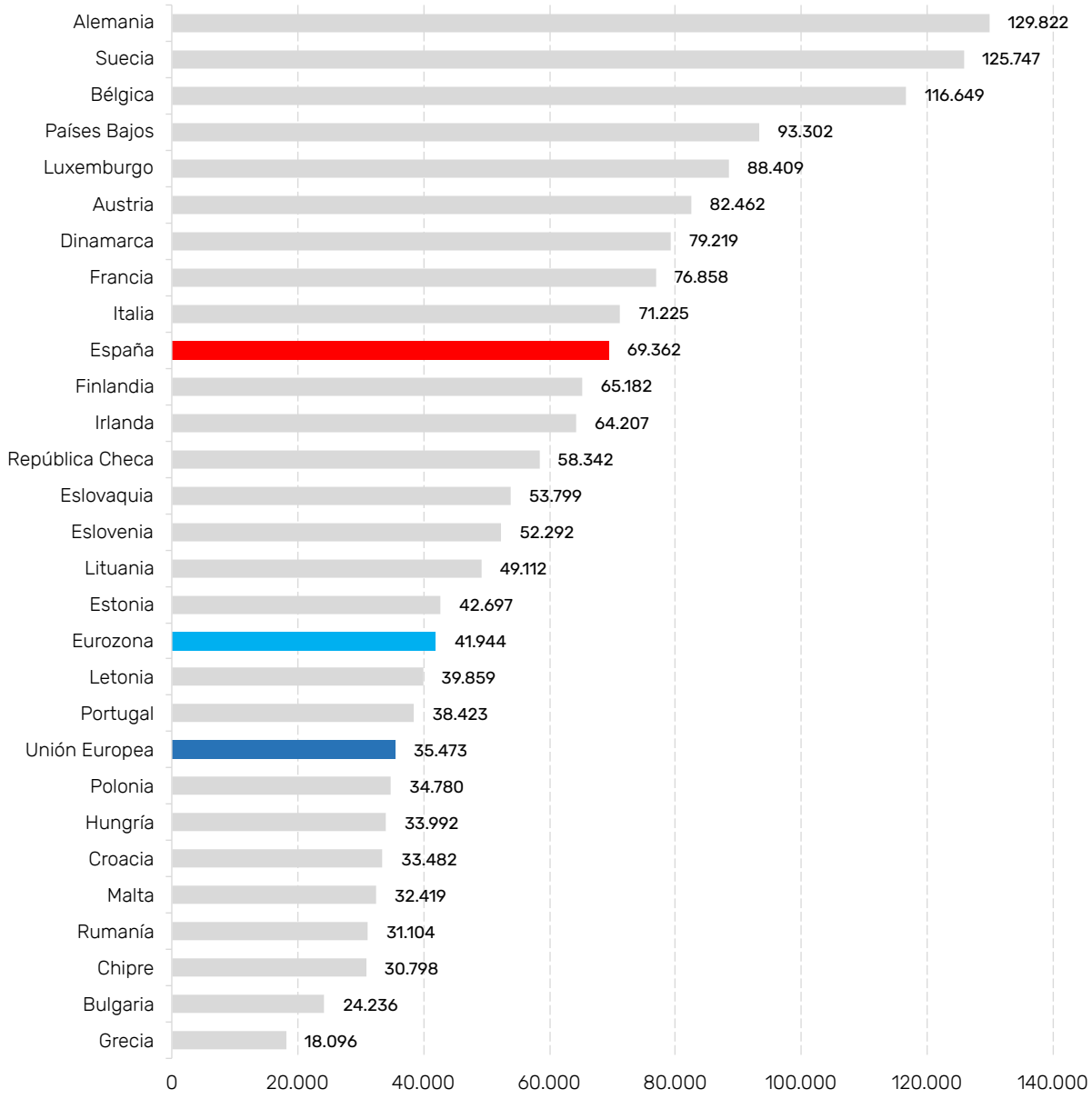
El Gráfico 35 muestra la **productividad por ocupado del agregado de la automoción**. Atendiendo a los datos podemos observar cómo **España dispone de una posición relativamente favorable frente a los principales agregados europeos**. En 2023, el sector español supera los niveles medios de productividad registrados tanto por la Unión Europea como por la eurozona, lo que evidencia **una mayor capacidad de generación de valor añadido por trabajador en comparación con el entorno comunitario**.

No obstante, **el sector automovilístico, en España, mantiene una gran distancia respecto a las economías europeas líderes, especialmente Alemania**, cuya posición responde a una mayor especialización industrial. Esta brecha estructural se aprecia, con claridad, en el **comercio exterior de vehículos destinados al transporte de pasajeros**. En 2025, dentro del **total de exportaciones extracomunitarias de la Unión Europea, Alemania concentra el 51%**, frente a tan solo el **6%** correspondiente a **España**. La diferencia también es significativa en el **mercado intracomunitario**, donde **Alemania representa el 30%** de las exportaciones europeas, mientras que **España** alcanza el **10%**. Por tanto, en el mercado intracomunitario, las exportaciones alemanas triplican a las españolas.

GRÁFICO 35

Productividad por ocupado de la automoción

2023



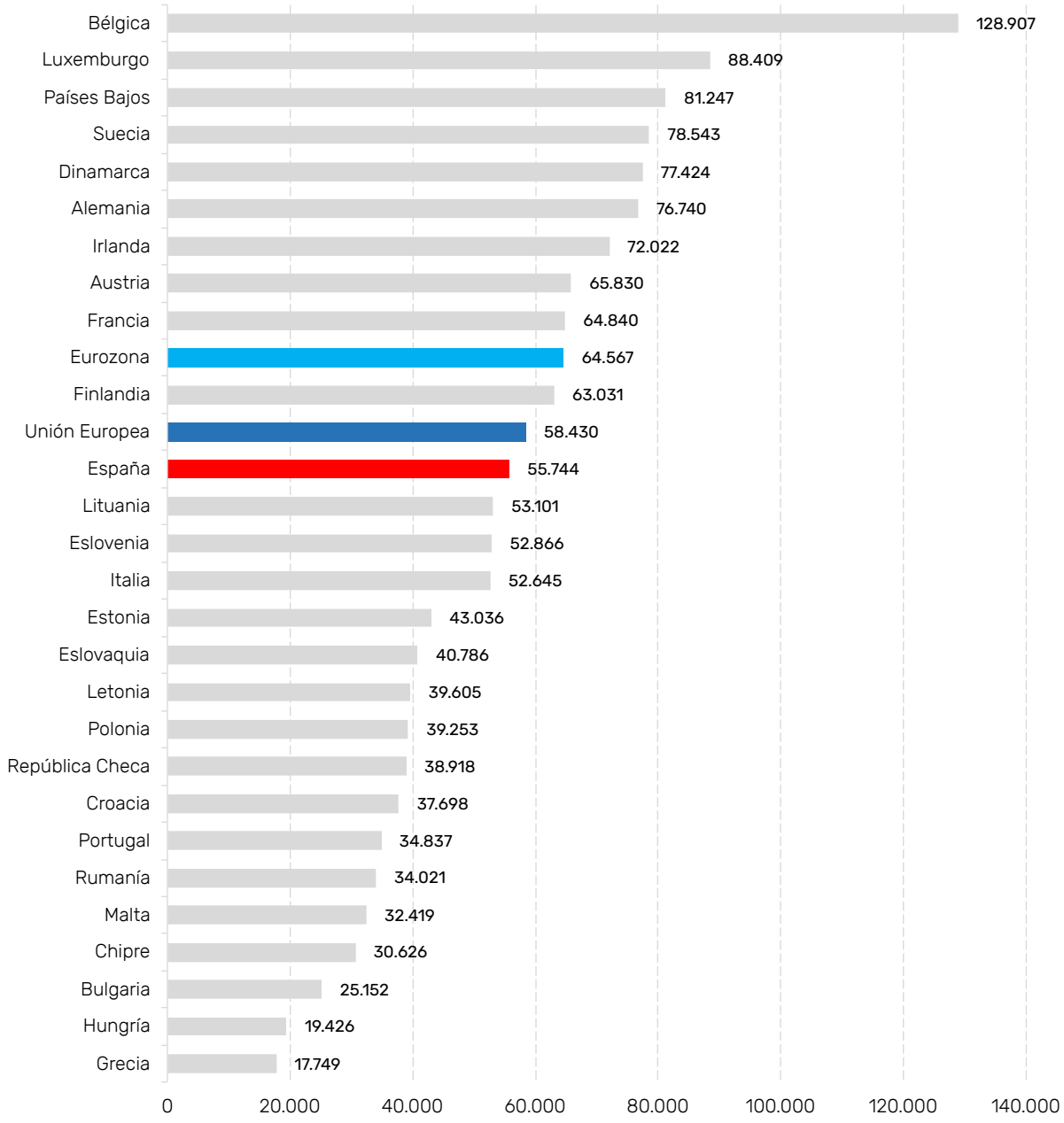
Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de Eurostat.

La productividad por ocupado del sector de la venta y reparación de vehículos en España se sitúa próxima a los valores de los principales agregados europeos. En concreto, la **diferencia** respecto a la **Unión Europea** es de, aproximadamente, **2.700 euros por ocupado**, mientras que frente a la **eurozona** se amplía hasta los **8.800 euros**. No obstante, estos promedios ocultan una **elevada dispersión entre países**: Bélgica alcanza cerca de 130.000 euros por ocupado, mientras que Grecia no llega a los 18.000 euros, lo que evidencia la marcada heterogeneidad de los niveles de productividad sectorial dentro de Europa (Gráfico 36).

GRÁFICO 36

Productividad por ocupado de la venta y reparación de vehículos

2023



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de Eurostat.

6. Demanda de vehículos: precios, parque móvil y perfil del comprador

Claves del capítulo:

- La debilidad de la demanda de coches nuevos y el envejecimiento del parque móvil se deben, en parte, al aumento de precios, los cuales han subido más en España que en la UE y en la eurozona. **En 2025 se vendieron 6,2 millones de vehículos, pero solo el 29% eran nuevos, y la edad media del parque ha pasado de 9,2 a 14,6 años desde 2010**.
- **El gasto medio por hogar en compra de vehículos nuevos todavía no ha recuperado los niveles prepandemia, mientras que el destinado a vehículos de ocasión ha crecido más de un 50%** desde 2019. Además, **entre 2024 y 2025 hubo unos 140.000 hogares menos que compraron un coche nuevo**.
- Volver al ritmo de ventas de antes de la pandemia supondría unos 65.000 coches nuevos y 1.900 millones de euros de demanda. **Llegar a la media europea** (706 vehículos por cada 1.000 habitantes, frente a 653) **supondría más de 2,5 millones de vehículos y un impacto cercano a 74.000 millones de euros**.

6.1. Comportamiento de los precios

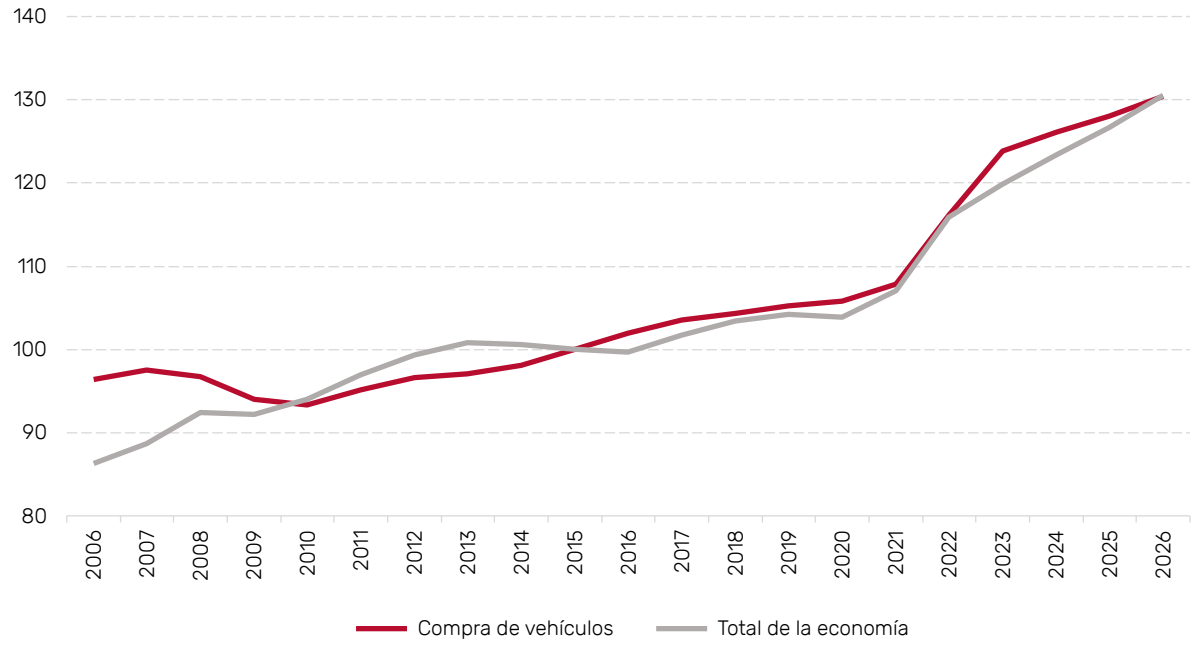
Los **precios** constituyen el **eje central sobre el que se articulan las expectativas de consumo de los hogares**, por lo que su evolución resulta determinante para comprender la dinámica reciente del sector. Analizar cómo han variado los precios en la venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas resulta esencial para entender la evolución reciente del sector. Compararlos con los del conjunto de la economía, y hacerlo, además, en perspectiva nacional e internacional, **permite identificar hasta qué punto los cambios de precios han condicionado la demanda y el comportamiento general del mercado**.

El Gráfico 37 evidencia que **el IPC general de la economía española y el IPC asociado a la compra de vehículos han mostrado**, en términos generales, **una evolución similar durante el periodo analizado**. A lo largo de los últimos veinte años, ambas series han seguido una tendencia de largo plazo comparable, aunque el precio de los vehículos ha presentado fluctuaciones más acusadas y episodios de divergencia respecto al nivel general de precios, especialmente desde 2021.

GRÁFICO 37

Evolución del IPC en España

Base 100 2015; 2006-2026



Nota: La media de 2026 ha sido obtenida hasta el mes de agosto, último dato disponible.
Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de Eurostat.

Desde una **perspectiva internacional**, tal como muestra el Gráfico 38, se aprecia que **la economía española presenta un IPC general inferior al de la Unión Europea y al de la eurozona**. En **2026**, el índice, base 100 en 2015, alcanza los **130,4 puntos en España**, frente a los **131,9** de la **eurozona** y los **136,2** del conjunto de la **Unión Europea**.

Sin embargo, este patrón cambia de forma notable cuando se analiza, específicamente, la **compra de vehículos**. En este caso, **España registra un IPC superior respecto a la Unión Europea y la eurozona**, lo que no solo incentiva la importación de automóviles, especialmente desde el mercado alemán, sino que también altera la composición de la demanda entre vehículos nuevos y de ocasión. Esta percepción queda reflejada en la encuesta de **Cetelem** (2026)[3]: **nueve de cada diez consumidores consideran que el precio de los automóviles nuevos es demasiado elevado; el 84% afirma que los precios han aumentado en los últimos años y siete de cada diez califican las ayudas públicas a la compra como poco claras e inestables**. En conjunto, **estos factores reducen el atractivo del vehículo nuevo y favorecen el desplazamiento de la demanda hacia el mercado de ocasión, perjudicando al sector español frente a sus principales competidores europeos** y limitando la capacidad del mercado nacional para retener la demanda interna.

[3] Cetelem (2026), «Motor 2026. El comportamiento de los conductores españoles en los sectores del automóvil y la moto». https://elobservatoriocetelem.es/wp-content/uploads/sites/3/2026/05/estudio-motor-2026-comp.pdf

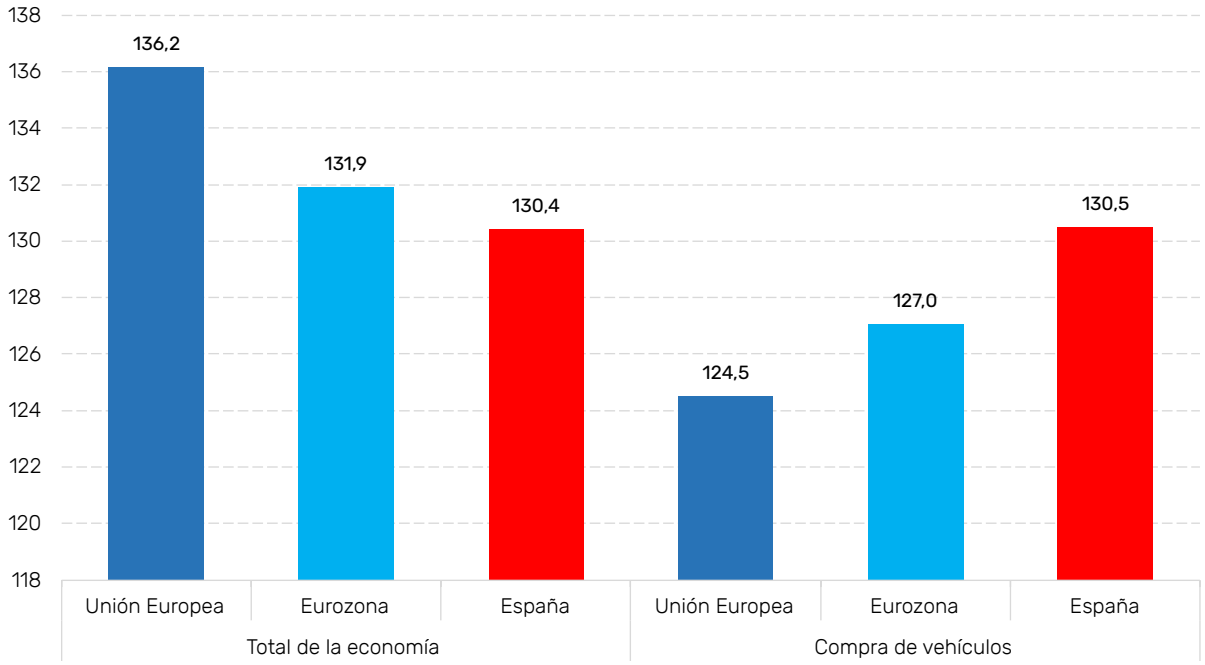
Pese a estas barreras, el mismo informe de Cetelem (2026) muestra que **siete de cada diez encuestados tiene una buena imagen de los concesionarios**. Este resultado sugiere que **la debilidad de la demanda responde, principalmente, al encarecimiento de los vehículos y a la incertidumbre de las ayudas**, y no a una valoración negativa de los canales de distribución.

La subida del precio de los automóviles no solo encarece su compra, sino también parte de su factura fiscal. En los vehículos nuevos aumenta la cantidad pagada por el **IVA** y, cuando corresponda según sus emisiones, por el **impuesto de matriculación**, pues ambos se calculan sobre bases vinculadas al valor del coche. En los vehículos usados, vendidos entre particulares, también puede elevarse el **Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales**, sujeto a las valoraciones fiscales. Asimismo, un mayor valor puede influir en el **Impuesto sobre el Patrimonio**.

GRÁFICO 38

Comparativa internacional de precios

Base 100 en 2015; 2026



Nota: La media de 2026 ha sido obtenida hasta el mes de agosto, último dato disponible.
Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de Eurostat.

6.2. Parque móvil

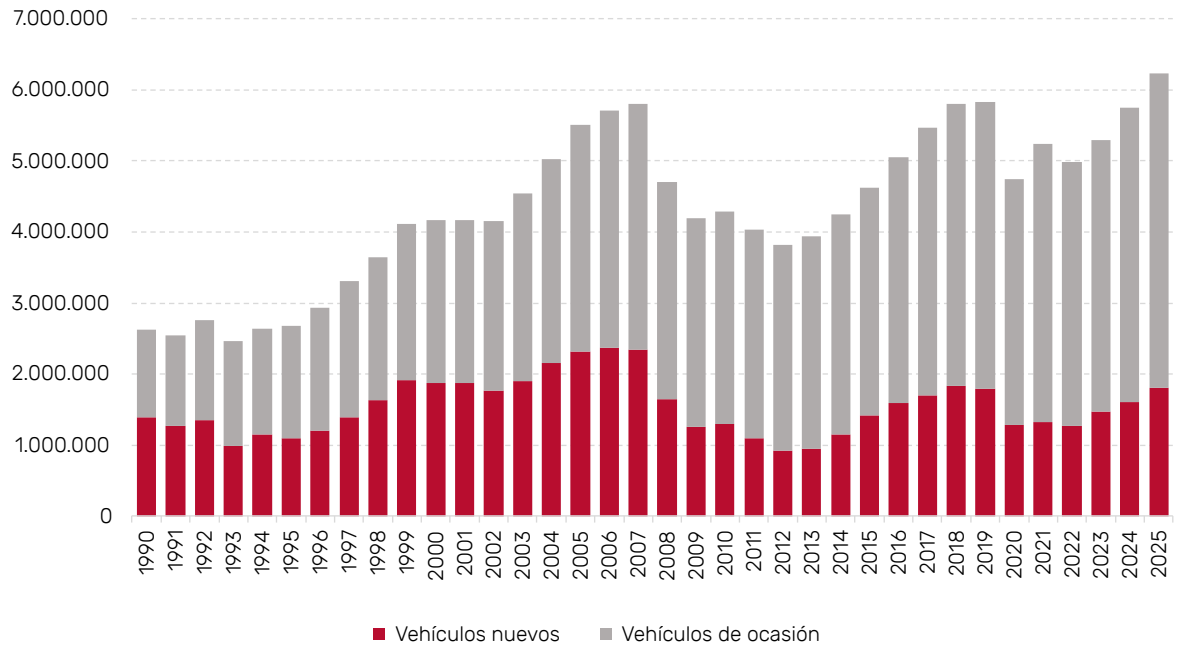
El parque móvil español ofrece una imagen que describe cómo se ha configurado la movilidad de los ciudadanos y las tensiones que atraviesa el sector automovilístico. Evaluar cómo ha evolucionado el parque móvil permite entender no solamente el volumen de vehículos que circulan diariamente por las carreteras, sino cuáles son los desafíos que marcarán la transformación del mercado en los próximos años.

La trayectoria del **volumen de ventas de vehículos en España** (Gráfico 39) muestra un **profundo cambio en las preferencias y posibilidades de los hogares**. En primer lugar, las ventas de los vehículos de ocasión superan, en gran medida, a las ventas de vehículos nuevos. Tomando como referencia el año **2025**, último dato, en **España se vendieron 6,2 millones de vehículos**. Sobre el total, el **71%** correspondieron a **vehículos de ocasión** (4,4 millones) y el **29%** a **vehículos nuevos** (1,8 millones).

En términos de crecimiento, **entre 2019 y 2025 el volumen total de vehículos en España ha crecido un 7%, lo que supone más de 400.000 vehículos. La población en España, por su parte, ha experimentado un crecimiento del 5%**, para el mencionado periodo. De este modo, las cifras revelan que el mercado automovilístico, a nivel agregado, en los últimos años se ha expandido por encima del crecimiento poblacional. Sin embargo, **haciendo la distinción según la antigüedad de los vehículos, las ventas de los vehículos de ocasión han crecido más de un 10%, frente al 1% de los vehículos nuevos**.

La evolución de las ventas de vehículos nuevos por habitante confirma esta pérdida de dinamismo. En **2019** se vendieron **38,2 vehículos nuevos por cada 1.000 habitantes**, mientras que, en **2025**, la ratio descendió hasta **36,9**. Por tanto, para recuperar el nivel previo a la pandemia sería necesario incrementar las ventas en torno a **65.000 vehículos nuevos**, lo que generaría un **impacto en la demanda del sector de, aproximadamente, 1.900 millones de euros**.

GRÁFICO 39
Evolución de la venta de vehículos según la antigüedad
1990-2025



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de la Dirección General de Tráfico.

El Gráfico 40 ilustra, con nitidez, la **preferencia creciente de los consumidores por los vehículos de ocasión frente a los recién fabricados**, mencionada anteriormente. En 1992 se produjo el cambio de tendencia, por el cual las ventas de vehículos de ocasión superan al volumen de vehículos nuevos vendidos.

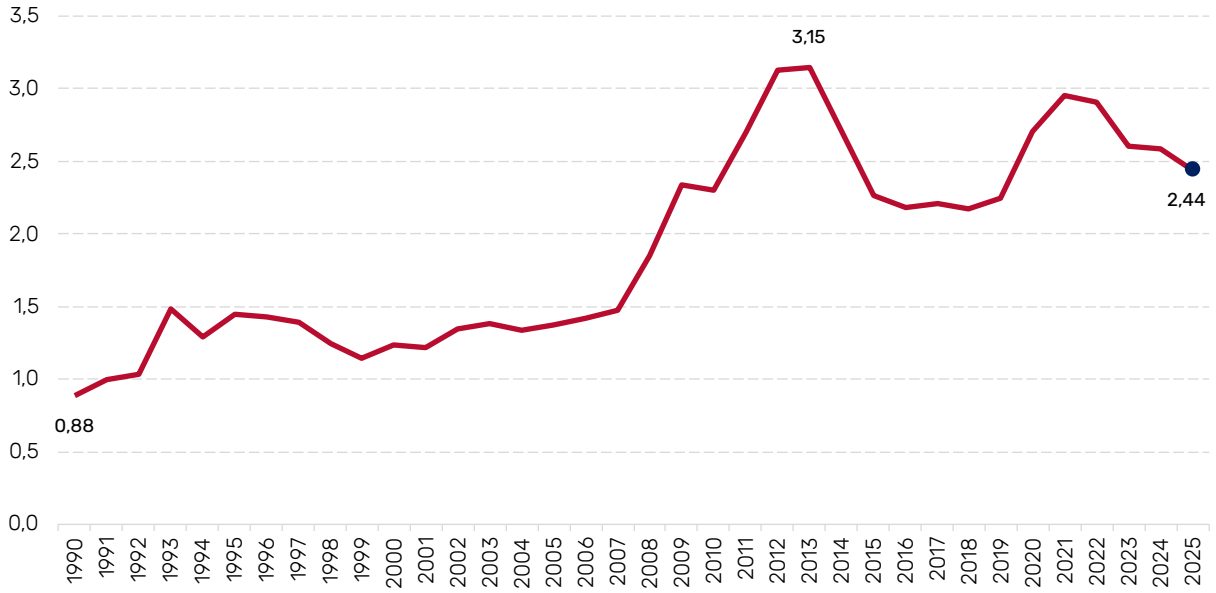
De hecho, la ratio entre ambos mercados aumenta de forma progresiva hasta alcanzar su **máximo** en **2013**, con **3,15 vehículos de ocasión vendidos por cada vehículo nuevo**. A partir de este punto, la relación comienza a moderarse, situándose en torno a **dos vehículos y medio de ocasión por cada nuevo en el último año**.

Esta evolución confirma que **el mercado de vehículos de segunda mano no solo concentra la mayor parte de las transacciones, sino que actúa como mecanismo de ajuste en periodos de incertidumbre económica, mientras que las ventas de vehículos nuevos muestran una trayectoria mucho más volátil**.

GRÁFICO 40

Evolución de la venta de vehículos de ocasión por cada vehículo nuevo vendido

1990-2025



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de la Dirección General de Tráfico.

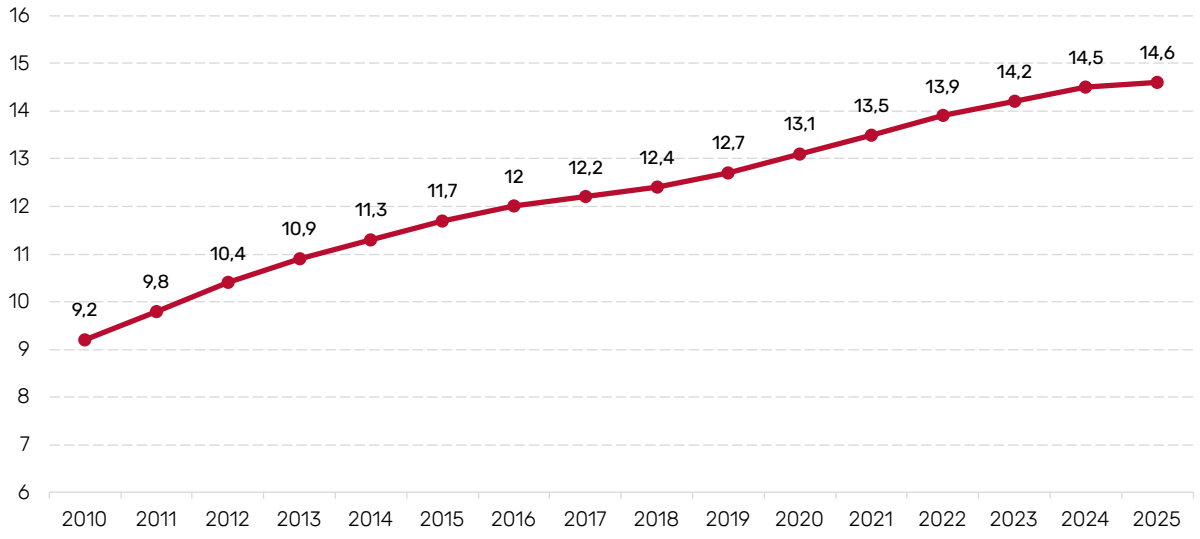
Otro de los rasgos que definen el parque móvil en España, además de que plantea importantes desafíos para el sector de la venta de vehículos de motor y motocicletas, es la **edad media de los vehículos**. Atendiendo a las cifras del Gráfico 41, **la edad media ha pasado de 9,2 años por vehículo, en 2010, a 14,6 años en 2025**. Estas cifras suponen que, en el mercado automovilístico, se ha experimentado un **incremento cercano al 60% de la edad media en los últimos 15 años**.

Este envejecimiento continuado refleja una **renovación insuficiente del parque**, que limita la actividad del sector, **reduce el dinamismo del mercado** y **condiciona la transición** hacia tecnologías más eficientes y menos contaminantes.

GRÁFICO 41

Evolución de la edad media del parque móvil

2010-2025



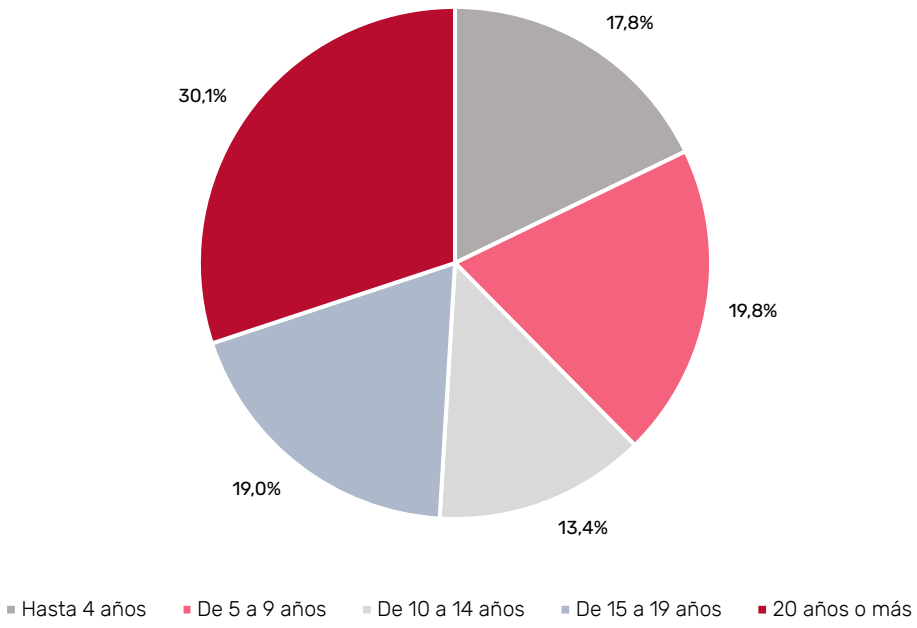
Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de la Dirección General de Tráfico.

Poniendo el foco del análisis en la situación del año **2025**, según muestra el Gráfico 42, sobre los **37 millones de vehículos totales en España**, más del **62% superan una antigüedad de 10 años**; de hecho, **más del 30% rebasa los 20 años**. En el extremo opuesto, aquellos cuya **antigüedad no supera los 4 años** suponen el **17,8%** sobre el total, lo que equivale a un total de **6,6 millones de unidades**.

Estas cifras ponen de manifiesto, una vez más, **la escasa renovación del parque móvil español**, un fenómeno especialmente problemático en un contexto marcado por nuevas **exigencias ambientales**, la necesidad de avanzar en la **transición ecológica** y el **reto de reactivar el dinamismo del sector tras la pandemia**.

Un elemento clave para tener en cuenta es cómo la **estructura del parque móvil** español está inmersa en una **profunda transición** que redefine el **papel de los motores de combustión tradicionales**. El Gráfico 43 permite apreciar, en primer lugar, **el declive sostenido del diésel**, que, tras alcanzar su máximo a mediados de los 2000, inicia una caída pronunciada. Entre **2007 y 2025**, las **matriculaciones de vehículos diésel han caído más de 900.000 unidades**, una cifra que equivale a más **del 70% del volumen total registrado en 2025**. En paralelo, los vehículos de **gasolina** recuperan protagonismo: **desde 2012**, sus **matriculaciones se han incrementado en torno a un 315%**. Este hecho refleja un desplazamiento progresivo de la demanda hacia alternativas menos penalizadas por la regulación medioambiental.

GRÁFICO 42
Antigüedad del parque de vehículos en España
2025



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de la Dirección General de Tráfico.

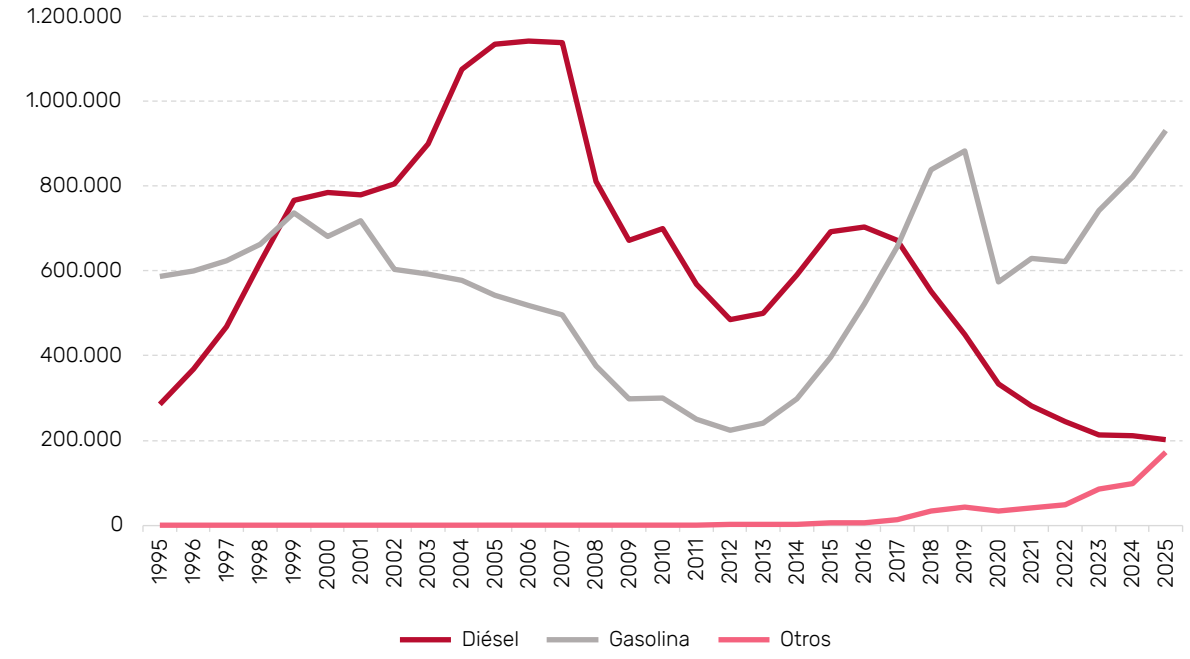
El tercer elemento central del cambio tecnológico es la **irrupción de tecnologías alternativas**, agrupadas en la categoría de **otros combustibles**. Su crecimiento acelerado, desde mediados de la década de 2010, evidencia que el mercado se está reconfigurando hacia soluciones híbridas, eléctricas y de bajas emisiones.

Todo ello obliga al sector del automóvil a adaptar su oferta, capacidades y modelo de negocio a un entorno donde los motores de combustión tradicionales pierden peso y las nuevas tecnologías avanzan con rapidez.

GRÁFICO 43

Evolución de las matriculaciones según el motor de combustión

1995-2025



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de la Dirección General de Tráfico.

El análisis del *stock* de vehículos en relación con la población de los países permite ver, desde una perspectiva internacional, la situación del sector automovilístico y, al mismo tiempo, anticipar las tensiones y oportunidades que atraviesa.

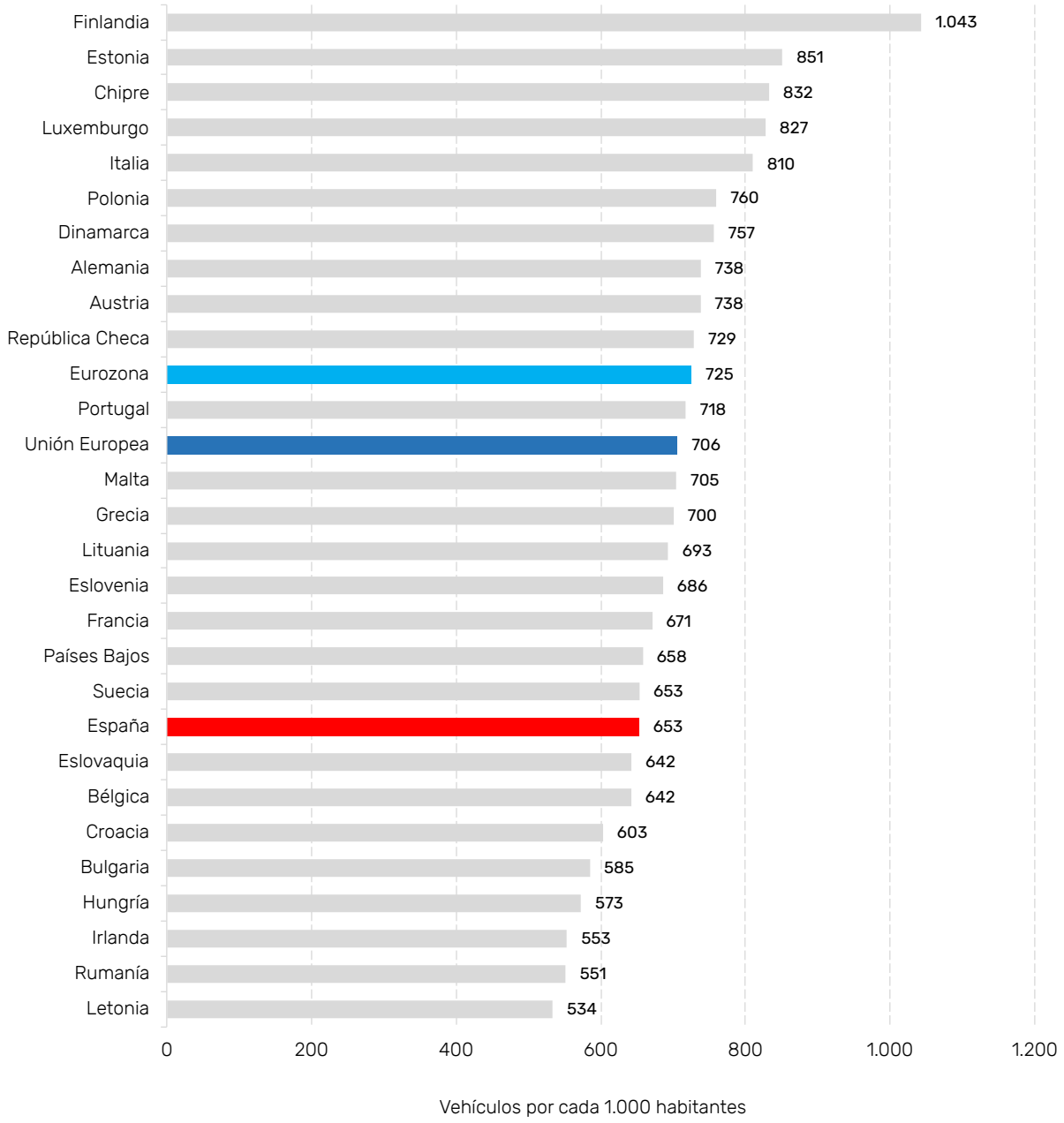
España, con **653 vehículos por cada 1.000 habitantes**, se sitúa, claramente, por **debajo de la media de la eurozona** (725) y de la **Unión Europea** (706) (Gráfico 44). Además, España está **muy alejada** de las economías situadas en las primeras posiciones del *ranking* internacional como **Finlandia** (1.043) o **Estonia** (851). **Para que España alcanzara la ratio de vehículos por habitante de la Unión Europea sería necesario incorporar más de 2,5 millones de vehículos adicionales, lo que generaría un incremento en la demanda del sector estimado en unos 74.000 millones de euros**.

Para el sector de la venta y reparación de vehículos, esta posición, respecto a los principales socios europeos, implica **grandes retos**. Por un lado, **la necesidad de impulsar la renovación de un parque móvil envejecido** para acercarse a los estándares internacionales. Por otro lado, **la obligación de las empresas de adaptarse a un mercado donde la presión económica sobre los hogares y la incertidumbre regulatoria ralentizan las decisiones de compra**.

GRÁFICO 44

Vehículos por cada 1.000 habitantes

2024



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de Eurostat.

6.3. Gasto desde la perspectiva de los hogares

La magnitud del gasto de los hogares en la compra de automóviles es fundamental para captar la dinámica real del sector, cuya actividad depende, directamente, de la capacidad y disposición

de las familias para renovar su vehículo. El desembolso económico que realizan los consumidores no solo refleja sus preferencias y restricciones presupuestarias, sino también el modo en que responden a los cambios regulatorios o a la evolución de los precios.

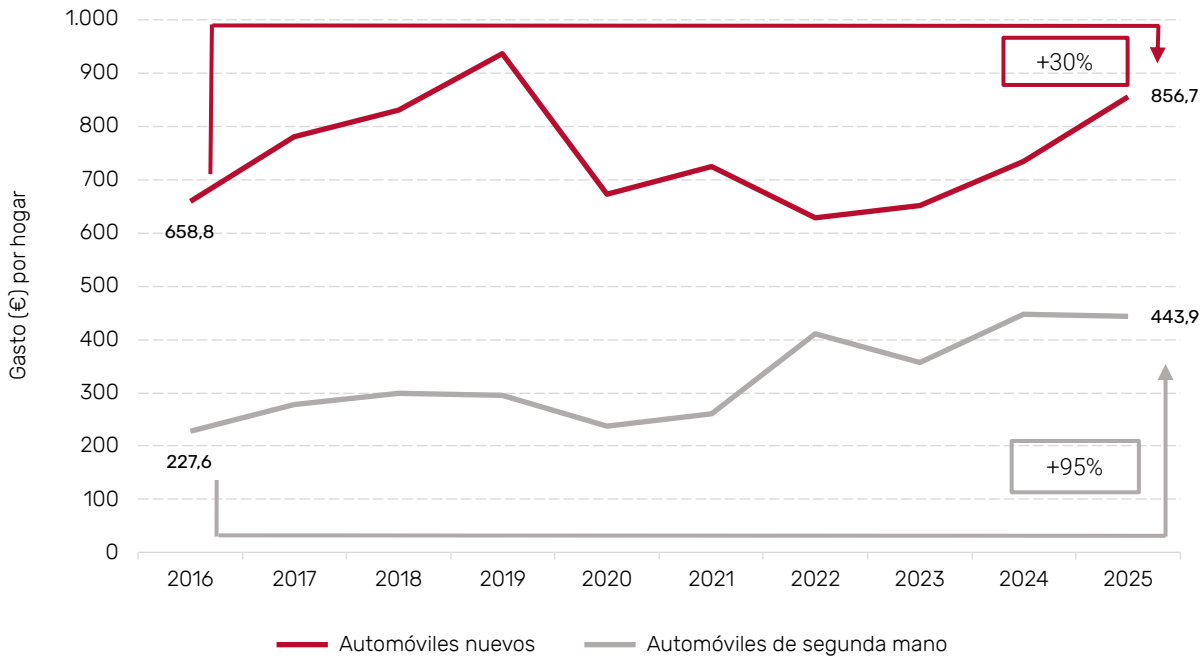
El gasto medio por hogar destinado a la compra de automóviles ha seguido una evolución desigual en función del tipo de vehículo, tal y como podemos apreciar en el Gráfico 45. **Entre 2016 y 2025, el gasto medio en automóviles nuevos aumentó un 30%**, desde 658,8 euros hasta 856,7 euros por hogar. En el caso de los **vehículos de segunda mano**, el incremento fue considerablemente más intenso: **el gasto medio creció más de un 95%**, pasando de 227,6 a 443,9 euros por hogar.

Esta divergencia resulta especialmente evidente al tomar como referencia **2019**, último año anterior a la pandemia. Desde entonces, **el gasto medio por hogar en vehículos recién fabricados se ha reducido en torno a un 9%**, por lo que, en **2025**, **todavía no ha recuperado los niveles prepandemia**. Por el contrario, **el gasto medio destinado a automóviles de ocasión ha crecido más de un 50% durante el mismo periodo**. Estos resultados reflejan un claro desajuste entre ambos segmentos del mercado y un mayor dinamismo económico por parte de los vehículos usados.

GRÁFICO 45

Evolución del gasto medio por hogar en la compra de automóviles

2016-2025, euros por hogar



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos del INE.

Otro punto de vista para medir la evolución del **gasto en compra de vehículos** es a través del **porcentaje del gasto total de los hogares**, como se refleja en el Gráfico 46. En línea con las ideas anteriores, tanto en el caso de los automóviles nuevos como en el de aquellos de segunda mano, **su peso sobre el gasto total de las familias se ha incrementado en los últimos años**.

Aun así, su evolución no ha sido idéntica. **Mientras que el gasto en automóviles nuevos, como porcentaje del gasto total, creció con fuerza hasta 2020, año a partir del cual se ha estabilizado**, el peso del gasto en vehículos de ocasión, sobre el gasto total, ha experimentado un fuerte impulso durante estos últimos años.

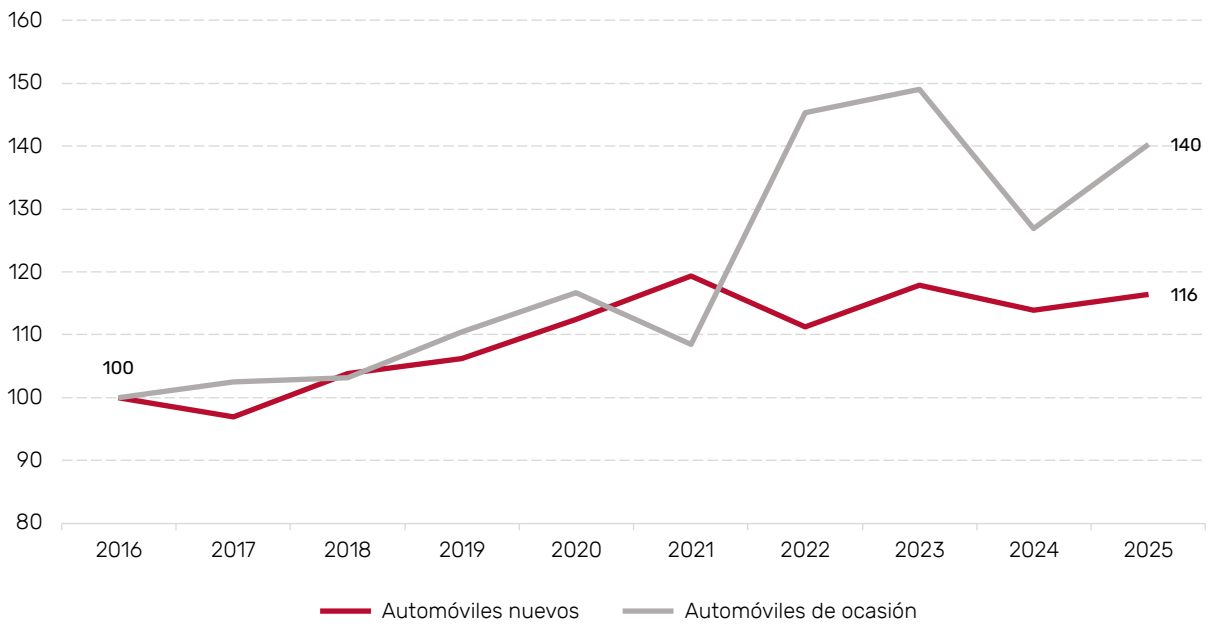
De hecho, **el mercado de vehículos de ocasión**, con un **aumento del 40%** respecto a 2016, avanza a un **ritmo claramente superior al 16%** registrado por los **vehículos nuevos**. Si se tiene en cuenta el conjunto de ambos segmentos del mercado del automóvil, el porcentaje de gasto destinado a la compra de vehículos ha aumentado un 20%.

Esta evolución coincide con los resultados del informe de **Cetelem** (2026): en el último año **el gasto total por vehículo ha caído**. Sin embargo, por segmentos, el gasto por **vehículo nuevo se redujo**, mientras que el **gasto por vehículo de ocasión creció con fuerza**. En conjunto, estos datos confirman que el mercado de segunda mano continúa ganando peso dentro del gasto de los hogares y consolidándose como una alternativa frente al encarecimiento de los vehículos nuevos y la incertidumbre económica.

GRÁFICO 46

Evolución del gasto en la compra de automóviles como porcentaje del gasto total

Base 100 en 2016; 2016-2025



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos del INE.

El examen del **gasto per cápita en compra de vehículos** (Gráfico 47) revela hasta qué punto **el mercado español muestra una fragilidad estructural frente al conjunto de Europa**.

Desde mediados de los 2000, **España mantiene, de forma persistente, un menor gasto por habitante que la Unión Europea y la eurozona**. En **2022**, último dato disponible, el **gasto per cápita español** se sitúa en torno a **480 euros**, claramente por debajo de los **590** euros de la **Unión Europea** y de los **630** euros de la **eurozona**.

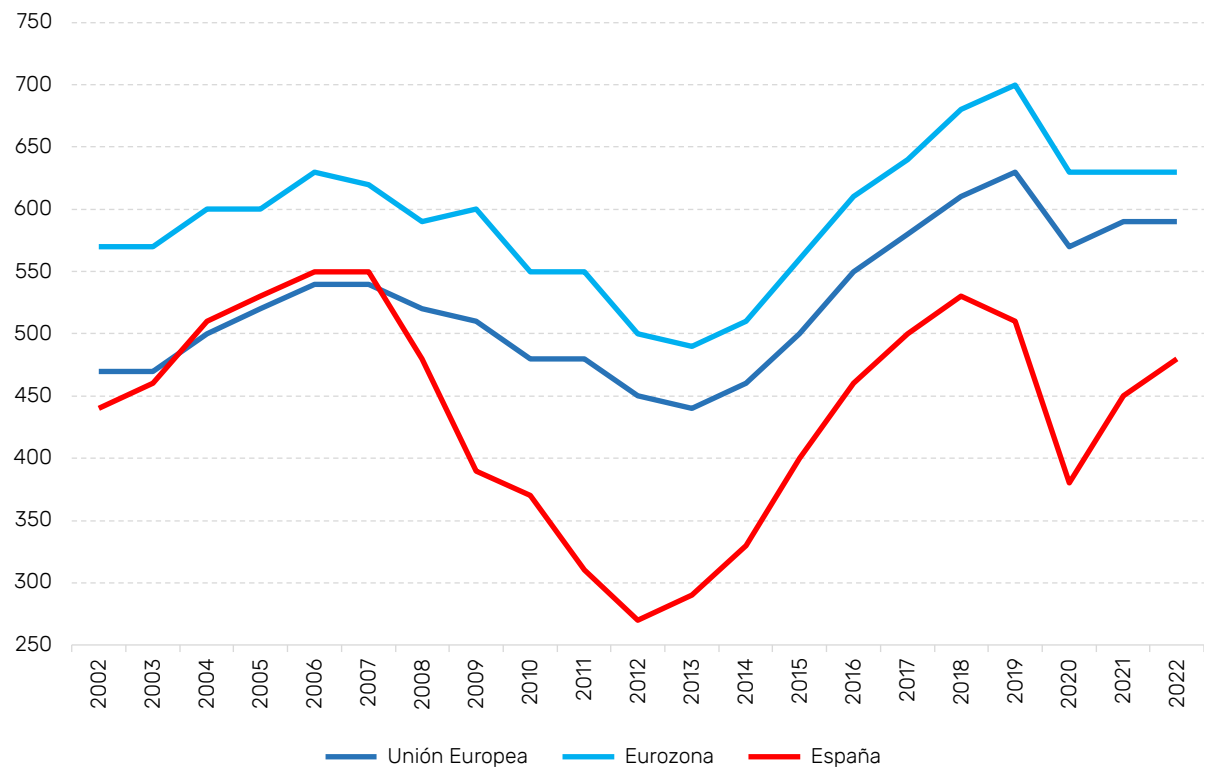
La diferencia se acentúa cuando se observa el impacto de la **pandemia**: mientras **España sufrió una caída superior al 25%**, el retroceso en la **UE** y en la **eurozona** apenas rondó el **10%**, lo que evidencia una mayor sensibilidad del mercado español ante los ciclos económicos.

Además, desde la perspectiva de dos décadas, tanto la **Unión Europea como la eurozona han logrado incrementos acumulados mucho mayores en el gasto por habitante que España**, consolidando una distancia que refleja un menor dinamismo interno y una capacidad de renovación más limitada.

GRÁFICO 47

Evolución del gasto de los hogares en la compra de vehículos por habitante

2002-2022



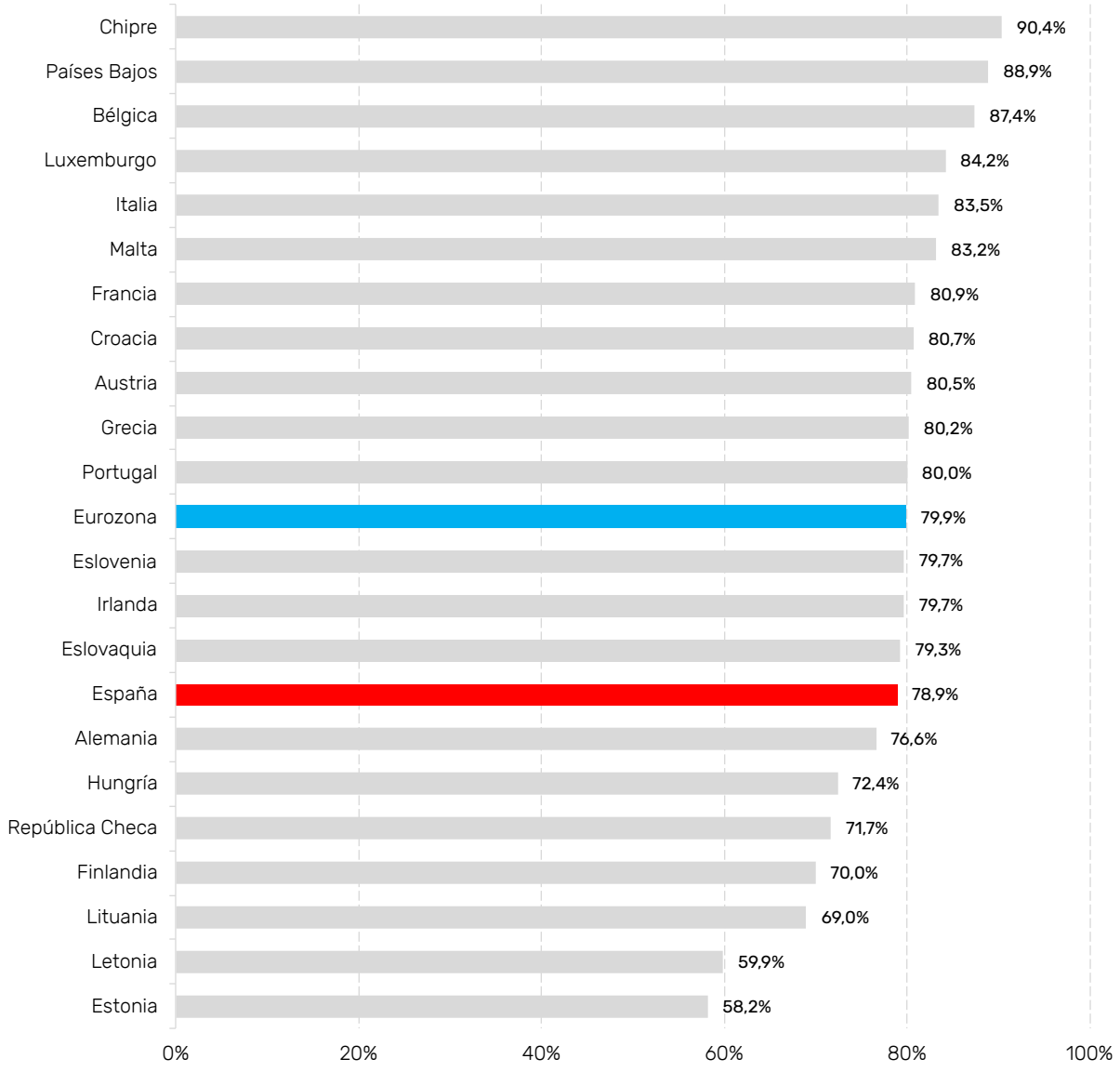
Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de Eurostat.

La fragilidad del mercado del automóvil en España puede analizarse, asimismo, a través de la **proporción de hogares que cuentan con algún tipo de vehículo en propiedad**. Como se observa en el Gráfico 48, el **78,9% de los hogares españoles posee, al menos, un vehículo**, cifra que se sitúa **ligeramente por debajo** del **79,9%** correspondiente al promedio de la **eurozona**. Asimismo, España mantiene una distancia más amplia respecto a países como Chipre (90,4%), los Países Bajos (88,9%) o Bélgica (87,4%), donde la tenencia de vehículos está más extendida entre los hogares.

GRÁFICO 48

Comparativa internacional de la tenencia de vehículos en los hogares

2023, porcentaje sobre el total de los hogares



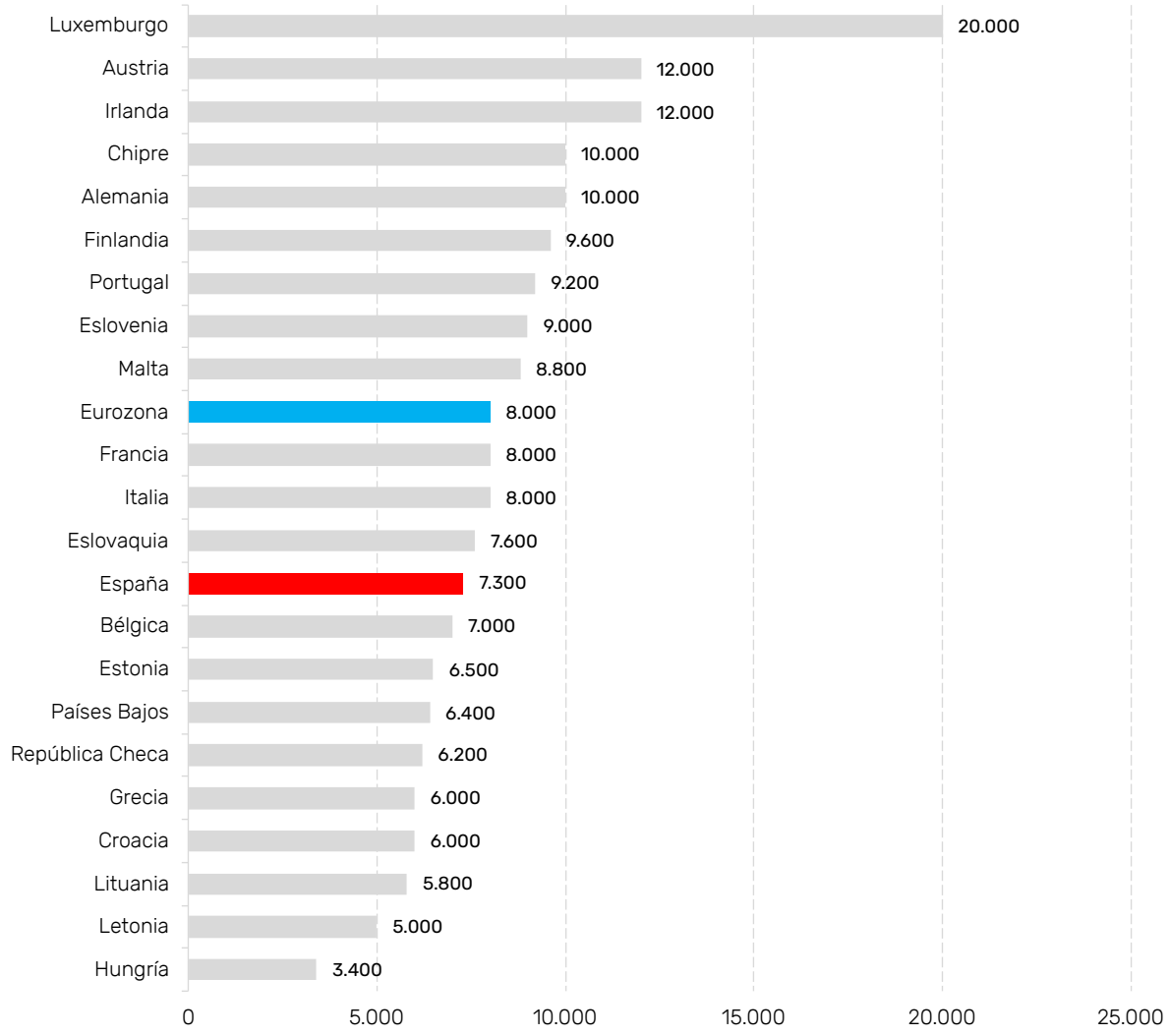
Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de la Encuesta sobre Finanzas y Consumo de los Hogares, Banco Central Europeo.

El menor gasto en automóvil de los hogares españoles no aparece de forma aislada. **España** también registra una menor proporción de hogares con vehículo, tal y como se ha mencionado anteriormente, y un **valor medio de estos de 7.300 euros, frente a los 8.000 euros de la eurozona** (Gráfico 49). Estos hechos ofrecen una **clara imagen de la fragilidad del mercado del automóvil: en España el vehículo tiene un menor peso económico respecto a sus homólogos europeos**.

GRÁFICO 49

Comparativa internacional del valor medio del vehículo

2023, euros



Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos de la Encuesta sobre Finanzas y Consumo de los Hogares, Banco Central Europeo.

Los sucesivos ***shocks* de oferta**, mencionados a lo largo del informe, **han tensionado, en gran medida, el mercado automovilístico**. Desde la escasez de componentes hasta el encarecimiento de las materias primas y los cambios regulatorios no han impactado, de forma homogénea, a todos los hogares en España. **El aumento de los precios y la menor disponibilidad de vehículos nuevos han elevado el esfuerzo necesario para renovar el automóvil**.

Este efecto se amplifica para las rentas bajas y medias, donde la compra de un vehículo, debido a las restricciones presupuestarias, compite con otras necesidades básicas. Esta asimetría en la capacidad de respuesta de los hogares explica por qué los **cambios en la oferta del sector repercuten de forma desigual**, al mismo tiempo que condicionan tanto la demanda como la actividad del sector de la venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas.

La Tabla 14 confirma esta dinámica al mostrar cómo ha evolucionado el **porcentaje de gasto sobre el total destinado a la compra de vehículos** según los distintos umbrales de renta de los hogares, medidos como ingresos netos al mes. **A nivel agregado, el peso del gasto en compra de vehículos ha aumentado en los últimos años**, pero esta tendencia oculta diferencias significativas.

Todos los grupos de renta, excepto el de mayores ingresos netos, 5.000 euros o más, **han reducido la proporción sobre el gasto total destinada a la compra de vehículos**. De hecho, destaca **el tramo de renta entre 1.500 y 1.999 euros, donde ha descendido en casi un punto porcentual** en los últimos 9 años, mientras que, en el caso de las **rentas más elevadas, ha aumentado en seis décimas porcentuales**.

Con ello, es perceptible cómo solamente los hogares con ingresos más elevados han mantenido, e incluso incrementado, su esfuerzo de compra relativo. Este hecho evidencia que **el encarecimiento del mercado y la incertidumbre han desplazado la renovación de automóviles hacia los segmentos con mayor holgura económica**.

TABLA 14

Evolución del porcentaje de gasto destinado a la compra de vehículos según los ingresos mensuales netos del hogar

2016-2025, porcentaje de gasto en compra de vehículos sobre el gasto total del hogar

Grupo de renta	2016	2020	2025
Total	**3,4%**	**3,6%**	**3,9%**
De 500 a 999 euros	1,2%	1,0%	
De 1.000 a 1.499 euros	2,5%	2,3%	1,9%
De 1.500 a 1.999 euros	2,8%	3,8%	1,9%
De 2.000 a 2.499 euros	3,9%	3,8%	3,4%
De 2.500 a 2.999 euros	4,6%	4,4%	4,3%
De 3.000 a 4.999 euros	4,5%	4,3%	4,1%
5.000 euros o más	4,3%	4,6%	4,9%

Nota: El dato de 2025 para el grupo de 500 a 999 euros no está disponible en el INE debido a la protección de secreto estadístico.
Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos del INE.

La capacidad de acceso al automóvil no depende, únicamente, del nivel de renta, sino también de diversas características demográficas y sociolaborales de los hogares. Por tanto, su análisis permite comprender qué perfiles concentran la demanda y cómo han variado en función del tipo de vehículo adquirido.

En primer lugar, la Tabla 15 recoge las principales **características demográficas de los hogares compradores de vehículos**. Entre **2024 y 2025**, el **número total de hogares que adquirieron un automóvil se redujo en más de 89.000**. No obstante, la evolución difiere, notablemente, según el segmento del mercado: mientras que los hogares que compraron **vehículos nuevos disminuyeron en torno a 140.000**, los compradores de **vehículos de ocasión aumentaron en más de 50.000**.

También se observan trayectorias diferenciadas en la composición demográfica de los hogares compradores. Entre 2024 y 2025, la **edad media del sustentador principal aumentó 1,7 años** entre quienes adquirieron un **vehículo nuevo**, mientras que **se redujo 1,3 años** en los hogares que optaron por un **vehículo de ocasión**. Por su parte, el **tamaño medio del hogar disminuyó en 0,2 miembros** entre los compradores de vehículos nuevos, mientras que **se mantuvo constante** en el mercado de ocasión.

TABLA 15
Características demográficas de los compradores según el tipo de vehículo
2024 y 2025

Indicador	2024		2025	
	Vehículo nuevo	Vehículo de ocasión	Vehículo nuevo	Vehículo de ocasión
Hogares compradores (miles)	554,8	1.056,5	605,1	916,9
Edad media del sustentador principal	51,9	50,3	53,6	49,0
Tamaño medio del hogar	2,7	2,8	2,5	2,8

Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos del INE.

Por su parte, las **características sociolaborales de los compradores**, recogidas en la Tabla 16, evidencian diferencias relevantes entre ambos segmentos del mercado. **Las mujeres presentan un mayor peso relativo en la compra de vehículos nuevos que en la de automóviles de ocasión**. Asimismo, **los niveles educativos más bajos concentran una proporción superior de compradores en el mercado de ocasión**, un patrón coherente con la relación existente entre formación, renta y capacidad de compra. Por ejemplo, aquellos hogares que, de media, se quedaron en la primera etapa de la ESO representan el 30,2% de los compradores de vehículos de ocasión, mientras que representan el 21,9% de los compradores de automóviles recién fabricados.

En cuanto a la situación laboral, **casi el 80% de los compradores de vehículos de ocasión se encuentra ocupado**. Aunque la población ocupada también constituye el grupo mayoritario entre

quienes adquieren vehículos nuevos, en este segmento la presencia de desempleados es considerablemente menor, dada su mayor restricción presupuestaria, y el **peso de los jubilados aumenta en torno a 10 puntos porcentuales**.

TABLA 16
Características sociolaborales de los compradores según el tipo de vehículo
2025

Variable	Categoría	Vehículo nuevo (%)	Vehículo de ocasión (%)
Sexo	Hombre	71,6	74,4
	Mujer	28,4	25,6
Estudios	Inferior a 1.º de ESO	5,6	8,9
	1.ª etapa de ESO	21,9	30,2
	2.ª etapa de ESO	18,8	22,9
	Educación superior	53,7	38
Situación laboral	Ocupado	75,9	79,7
	Parado	0,5	4,6
	Jubilado	20,6	11,9
	Incapacidad	2,1	2,8
	Tareas del hogar	0,7	0,3

Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos del INE.

Con respecto a cómo ha cambiado el **perfil del comprador de vehículo nuevo y del vehículo de ocasión**, la Tabla 17 muestra la diferencia en puntos porcentuales para cada una de las características analizadas anteriormente. El primer resultado que cabe destacar es que, en lo referente a los estudios, **el porcentaje de compradores que tiene educación superior ha aumentado tanto para vehículo nuevo como para vehículo de ocasión**, pero lo ha hecho en mayor medida (6,4 puntos porcentuales frente a 4,5 puntos porcentuales) para los compradores de vehículo nuevo. Esto puede ser un indicativo de que **el poder adquisitivo está jugando un papel importante**. Otra diferencia relevante, y que apunta en la misma dirección, es que, entre 2018 y 2025, el porcentaje de compradores de vehículo nuevo que se encuentra ocupado ha crecido, mientras que, en el de vehículo de ocasión, ha disminuido.

TABLA 17

Cambio en las características sociolaborales de los compradores según el tipo de vehículo

2018 y 2025, variación en puntos porcentuales

Variable	Categoría	Vehículo nuevo (pp)	Vehículo de ocasión (pp)
Sexo	Hombre	-3,1	1,6
	Mujer	3,1	-1,6
Estudios	Inferior a 1.º de ESO	-1,4	-2,2
	1.ª etapa de ESO	-3,7	-4,4
	2.ª etapa de ESO	-1,3	2,2
	Educación superior	6,4	4,5
Situación laboral	Ocupado	1,2	-1,2
	Parado	-2,5	-1,0
	Jubilado	1,0	1,0
	Incapacidad	0,7	1,4
	Tareas del hogar	-0,2	-0,6

Fuente: Elaboración propia del Instituto de Estudios Económicos a partir de los datos del INE.

7. Un plan de renovación del parque de vehículos

Claves del capítulo:

- El parque automovilístico español es cada vez más antiguo, con una **edad media de los vehículos que ha pasado de 9,2 años, en 2010, a 14,6 años en 2025**. Además, el encarecimiento del coche nuevo dificulta su compra para los hogares de renta media y baja, que aumentan el consumo de coches de ocasión.
- El Plan Auto+ limita las ayudas a vehículos eléctricos y electrificados, pero no incluye incentivos a la renovación al no incorporar ayudas para achatarramiento.
- Las propuestas para facilitar la renovación del parque son **ligar las ayudas al achatarramiento, abrir la ayuda al vehículo de ocasión reciente y que sea una ayuda fácil de solicitar y tramitar**.
- Las ayudas movilizan la actividad y recuperan buena parte de su coste. **El Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente (PIVE), dotado de 1.115 millones de euros, permitió sustituir en torno a 1.100.000 vehículos y generó alrededor de 3.000 millones de euros en IVA**.
- Si se aplicara el programa PIVE en 2025, **cada vehículo vendido como consecuencia de la ayuda generaría una recaudación aproximada de 5.500 €**, antes de considerar el IRPF, las cotizaciones y el resto de los impuestos asociados a la mayor actividad y empleo.

El **parque automovilístico español lleva más de una década envejeciendo sin pausa**. La edad media de los vehículos ha pasado de **9,2 años, en 2010, a 14,6 años en 2025, un aumento próximo al 60%**. De los cerca de 37 millones de vehículos que componen el parque, más del 62% supera los diez años y **más del 30% rebasa los veinte**, mientras que solo el 17,8% tiene cuatro años o menos.

Este envejecimiento no se debe a una falta de demanda de movilidad, sino a la forma en que esa demanda se está canalizando. En 2025 se vendieron en España 6,2 millones de vehículos, pero siete de cada diez fueron de ocasión. Entre 2019 y 2025 las ventas de ocasión crecieron más de un 10%, frente a apenas un 1% en las de vehículos nuevos.

Detrás de este desplazamiento está el encarecimiento del vehículo nuevo. Su precio final medio ha pasado de casi 21.000 euros, en 2018, a cerca de 29.000 euros en 2025, un aumento que se debe, en parte, **al aumento de la fiscalidad, con un IVA que se aproxima a los 5.000 euros por unidad**.

El resultado es que el acceso al vehículo nuevo depende cada vez más de la renta. Solo los hogares con ingresos de 5.000 euros netos mensuales o más han aumentado el peso de la compra

de vehículos en su gasto, mientras que el resto de los tramos de renta lo han reducido. **Entre 2024 y 2025, el número de hogares que compraron un vehículo nuevo cayó en torno a 140.000, mientras que el de compradores de ocasión aumentó en más de 50.000**.

Un parque automovilístico antiguo tiene un coste medioambiental: en 2024 el 31,3% de las emisiones de gases de efecto invernadero de España fueron emitidas por el transporte por carretera[4]. Un turismo matriculado en 2005 emitía, de media, 162 g de CO_2/km[5], mientras que los turismos nuevos de 2024 emiten 106,7 g/km, con un objetivo para el periodo 2025-2029 de 93,6 g/km. Si se tiene en cuenta el cambio de método de medición, que eleva los valores en torno a un 20%[6], **un coche de hace veinte años emite, aproximadamente, el doble de CO_2 que la media de los nuevos**.

El principal instrumento de ayuda a la compra vigente no está diseñado para resolver este problema. El Programa Auto+ se limita a vehículos eléctricos y electrificados nuevos o de hasta doce meses y no incluye incentivos al achatarramiento. Es un programa necesario para acelerar la electrificación, pero **deja fuera a quienes más contribuyen a la antigüedad del parque, esto es, a los hogares de renta media y baja que conducen vehículos de más de quince o veinte años y que, cuando cambian de coche, lo hacen en el mercado de ocasión**.

El propio legislador ha reconocido esta carencia. **La Ley de Movilidad Sostenible encomendó al Gobierno desarrollar, en un plazo de tres meses, un Plan Nacional de Renovación del Parque Automovilístico. Ese plan debe ser complementario a los incentivos al vehículo eléctrico, priorizar la retirada de los vehículos más antiguos y puede incluir vehículos de ocasión con motorización Euro 6d**. Este informe propone que ese plan **se articule en torno a tres principios**.

Primer principio: ligar la ayuda al achatarramiento

Condicionar la ayuda a la baja definitiva del vehículo sustituido garantiza que cada euro público se traduzca en la salida de la circulación de un vehículo de alta emisión. **Con más del 30% del parque por encima de los veinte años, el margen de mejora que ofrece este diseño es muy amplio**.

---

4 Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, MITECO (2026), «Inventario nacional de emisiones a la atmósfera; emisiones de gases de efecto invernadero», enero. https://www.miteco.gob.es/content/dam/miteco/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/sistema-espanol-de-inventario-sei-/inventario-gases-efecto-invernadero/resumen-Inventario-GEI-2026.pdf

5 Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), «Average CO_2 emissions from new passenger cars», serie histórica.

6 Hasta 2020, las emisiones de CO_2 de los turismos nuevos se determinaban con el procedimiento de ensayo NEDC (New European Driving Cycle). Desde 2021 se utiliza el procedimiento WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure), más representativo de las condiciones reales de conducción y que, por ello, arroja valores de emisión más altos. El dato de 2005 está medido con el NEDC y los de 2024 y el objetivo 2025-2029, con el WLTP. Según la Comisión Europea, Centro Común de Investigación (JRC) (2017), «A simulation-based methodology for quantifying European passenger car fleet CO_2 emissions», el WLTP da, de media, valores aproximadamente un 20% superiores a los del NEDC para un mismo vehículo. https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC106457

No se trata de una idea nueva, sino del rasgo central de los programas de mayor alcance aplicados en España. Al regular el PIVE 8, el propio Gobierno calificó la **renovación del parque como una de las medidas más eficientes para reducir el consumo energético**, con efectos positivos en materia ambiental y de seguridad vial. Las ocho convocatorias de ese programa permitieron sustituir, aproximadamente, 1.185.000 vehículos antiguos[7].

Segundo principio: abrir la ayuda al vehículo de ocasión reciente

Si el objetivo es retirar los vehículos más antiguos, la ayuda tiene que llegar a quienes los conducen, y esos hogares compran, mayoritariamente, en el mercado de ocasión. Según los datos de la Encuesta de Presupuestos Familiares (EPF) explotados en este informe, en los últimos nueve años, **todos los tramos de renta salvo el de mayores ingresos (5.000 euros netos mensuales o más) han reducido la proporción de su gasto destinada a la compra de vehículos**. El descenso es especialmente acusado en el tramo de 1.500 a 1.999 euros, de casi un punto porcentual, mientras que, en las rentas más elevadas, ese peso ha aumentado seis décimas. Además, las características sociolaborales del perfil de comprador lo corroboran: **el 30,2% de los compradores de vehículos de ocasión tiene, como máximo, la primera etapa de la ESO, frente al 21,9% entre los compradores de vehículos nuevos. Una ayuda restringida al vehículo nuevo, y en particular al electrificado, se concentra de forma natural en los hogares con mayor capacidad de compra, que son, precisamente, los que menos la necesitan para renovar**.

Incluir el vehículo de ocasión reciente no supone renunciar a la ambición ambiental. Un vehículo de ocasión reciente tiene unas emisiones muy próximas a las de uno nuevo y, frente al vehículo antiguo al que sustituye, supone una mejora ambiental muy significativa[8]. **Sustituir un vehículo sin distintivo ambiental por uno de ocasión reciente consigue, por tanto, buena parte de la mejora ambiental con un desembolso mucho menor para el comprador**.

La Ley de Movilidad Sostenible ya contempla, expresamente, esta posibilidad en su disposición adicional vigesimoprimera y también lo hicieron experiencias anteriores como el Plan 2000E y el plan Reinicia Auto+. El primero subvencionó, en 2009 y 2010, la compra de vehículos usados de hasta cinco años de antigüedad, siempre que se diera de baja un vehículo de, al menos, doce años[9]. El Plan Reinicia Auto+[10] incluyó vehículos seminuevos procedentes de concesionario.

---

7 Real Decreto 380/2015, de 14 de mayo. https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2015-5377

8 Las emisiones medias de CO_2 de los turismos nuevos matriculados en la UE fueron de 114,1 g/km en 2021 y de 108,2 g/km en 2022, frente a 106,7 g/km en 2024, todas medidas con el mismo procedimiento (WLTP). Un vehículo de ocasión de cuatro o cinco años presenta, por tanto, unas emisiones muy próximas a las de uno nuevo, mientras que un turismo matriculado en 2005 emitía en torno al doble. https://climate-energy.eea.europa.eu/topics/transport/emissions-from-cars/intro https://www.eea.europa.eu/en/newsroom/news/average-emissions-from-new-cars-and-vans

9 La Moncloa, Regulado el Plan 2000E en 2010, referencia del Consejo de Ministros de 30 de diciembre de 2009. https://www.lamoncloa.gob.es/paginas/archivo/301209-enlaceplan.aspx

10 Real Decreto-ley 8/2024, de 28 de noviembre, título I y anexos I y II (Plan Reinicia Auto+). https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2024-24840

Tercer principio: una ayuda sencilla de solicitar y de percibir

El diseño administrativo de una ayuda determina buena parte de su eficacia. Una ayuda que se cobra con meses de retraso, cuya continuidad es incierta o cuyo acceso depende del lugar de residencia pierde valor para el comprador y actúa menos sobre su decisión de compra. Según un estudio de evaluación de impacto[11] de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), diez comunidades autónomas impusieron requisitos territoriales que limitaban la competencia en el plan MOVES III, como exigir la compra en un concesionario de la propia comunidad. La CNMC estima que eliminar esas trabas en todo el territorio habría supuesto 67.150 empleos y 1.997 distribuidores más, y precios de 1.922 euros más bajos por vehículo cero emisiones.

Existe un modelo alternativo que ya ha demostrado funcionar: el descuento directo en la factura, con gestión estatal y homogénea en todo el territorio. La norma que regula el propio Programa Auto+ reconoce que el Plan Reinicia Auto+, basado en la concesión directa y centralizada, demostró la efectividad y agilidad de ese modelo[12]. El plan de renovación debería adoptar ese mismo esquema y acompañarlo de una dotación estable y plurianual, que dé a compradores y distribuidores la previsibilidad necesaria para planificar.

7.1. Una medida con retorno económico y fiscal

Un plan de estas características no debe valorarse solo por su coste, sino también por la actividad que moviliza. **La venta y reparación de vehículos tiene una elevada capacidad de arrastre sobre el resto de la economía. Cada millón de euros adicional de demanda final en el sector genera, sumando efectos directos, indirectos e inducidos, 2,3 millones de euros de producción, 1,1 millones de valor añadido y 17,6 puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo. El margen para activar ese efecto es amplio**: solo recuperar la ratio de ventas de vehículos nuevos por habitante de 2019 habría supuesto unos 65.000 vehículos adicionales y un impulso de la demanda del sector de unos 1.900 millones de euros.

Además, **una parte relevante del coste de la ayuda vuelve a las arcas públicas** tal y como ilustra la **experiencia de los Programas de Incentivos al Vehículo Eficiente (PIVE)**. Según el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), **sus ocho ediciones contaron con una dotación pública de 1.115 millones de euros y más de 1.100.000 beneficiarios**. La ayuda se aplicaba como descuento directo en el punto de venta: 1.000 euros del Estado y otros 1.000 del fabricante en las siete primeras ediciones, con importes mayores para familias numerosas y personas con discapacidad. **Los vehículos achatarrados tenían una antigüedad media de 17 años, y los nuevos que los sustituyeron consumían y emitían en torno a un 30% menos.**

[11] Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, CNMC (2024), «Las recomendaciones de la CNMC a las comunidades autónomas en el diseño de las ayudas del Plan Moves III supondrían más empleo, precios más bajos y más inversión», nota de prensa de 17 de enero. https://www.cnmc.es/sites/default/files/editor_contenidos/Promocion/20240117%20NP_Plan%20MOVES%20III%20(EI-03-2023)_.pdf

[12] Real Decreto 609/2026, de 22 de julio, por el que se regula la concesión directa de ayudas a la compra de vehículos eléctricos y electrificados (Programa Auto+), preámbulo. https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2026-16010

Con una base imponible media de 13.000 euros por vehículo, esas compras habrían generado alrededor de 3.000 millones de euros solo en IVA[13]. La cifra coincide con la estimada por el Ministerio de Industria[14] y equivale a casi tres veces la dotación pública.

Los efectos fueron más allá de la recaudación. El Ministerio de Industria, Energía y Turismo preveía que el conjunto de los programas permitiría sustituir 1.185.000 vehículos y **evitar la emisión de 850.000 toneladas de CO_2. También les atribuía un papel relevante en la recuperación industrial: la producción pasó de 1,9 millones de vehículos, en 2012, a los 2,6 millones previstos para 2015**, y desde 2012 se asignaron 22 nuevos modelos a las plantas españolas. El ministerio destacaba, además, **el efecto tractor del sector sobre los componentes, que aportan en torno al 75% del valor añadido de un vehículo, sobre materias primas como el acero y los plásticos, y sobre servicios como los seguros, los talleres, las gestorías y los concesionarios**.

Si se pusiera en práctica un nuevo programa de ayudas, cada vehículo vendido generaría una recaudación aproximada de 5.500 €[15] atribuibles al IVA y al IEDMT, a lo que habría que añadir los efectos que se derivasen del aumento de la actividad y del empleo, así como sus impuestos asociados. Adicionalmente, la modernización del parque automovilístico contribuiría a la menor siniestralidad y a una mejora medioambiental.

7.2. Consideración final

España tiene un parque de vehículos cada vez más antiguo, un mercado que se desplaza hacia la ocasión y un acceso al vehículo nuevo cada vez más condicionado por la renta. Tiene, también, un mandato legal pendiente para corregirlo. Un **Plan de Renovación del Parque** con tres rasgos respondería a ese mandato y complementaría el Programa Auto+ precisamente donde este no llega:

- ligado al achatarramiento;
- abierto al vehículo de ocasión reciente;
- gestionado con descuento directo en el punto de venta.

Todo ello **permitiría acelerar la reducción de emisiones y la mejora de la seguridad vial con un coste público neto moderado**, gracias al retorno fiscal y a la actividad que genera en un sector con elevada capacidad de arrastre sobre el conjunto de la economía.

---

[13] Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, IDAE (2016), Balance Planes PIVE, junio. https://www.idae.es/uploads/documentos/documentos_031_PIVE_8746a23e.pdf
Elaboración propia: 1.100.000 vehículos × 13.000 euros de base imponible media × 21% de IVA = 3.000 millones de euros.

[14] Ministerio de Industria, Energía y Turismo (2015), «Autorizada la prórroga del Programa de incentivos al Vehículo Eficiente. El Consejo de Ministros aprueba la prórroga del PIVE-8», nota de prensa, 27 de noviembre de 2015. https://www.mintur.gob.es/es-es/gabineteprensa/notasprensa/2013/documents/npprorrogapive2711%2015.pdf

[15] De esos 5.500 €, la recaudación por IVA sería de 4.900 € y el resto, alrededor de 600 €, correspondería al IEDMT, todo ello aplicado a una base imponible media de 23.200 euros para vehículos nuevos, estimada para el año 2025.

8. Conclusiones

La venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas constituye una **actividad estratégica para la economía española**. En 2024, el sector alcanzó una facturación cercana a los **110.000 millones de euros**, equivalente, aproximadamente, al **7% del PIB**, y aportó el **1,4% del VAB total**. En el ámbito laboral, el número de ocupados pasó de **287.000, en 2013**, a **389.800 en el tercer trimestre de 2026**. Además, el empleo presenta indicadores favorables de calidad, con una elevada proporción de contratos indefinidos y jornadas completas, y un salario medio ligeramente superior al nacional en 2024. **Considerando el ecosistema del automóvil, la facturación alcanza los 357.000 millones**, que equivalen al 22,3% del PIB, **la aportación al VAB nacional llega hasta el 3,7%** y el **empleo se eleva hasta los 724.000 ocupados**.

Las cifras del sector de venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas se apoyan en un tejido formado por cerca de **70.000 empresas en 2025**, concentradas, principalmente, en las actividades de mantenimiento y reparación, y compuesto en su mayor parte por empresas pequeñas y autónomos. Esta capilaridad facilita la proximidad al consumidor y la adaptación territorial, pero limita el aprovechamiento de economías de escala. Aun así, la productividad del sector aumentó un **23% entre 2019 y 2023**, muy por encima del avance acumulado del conjunto de la economía española, aunque continúa por debajo de los niveles de los principales agregados europeos.

La relevancia económica del sector supera su aportación directa. **Un incremento de un millón de euros en la demanda final genera un efecto total estimado de 2,3 millones de euros en producción, 1,1 millones en valor añadido y 17,6 puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo**. Asimismo, los consumos intermedios sectoriales representaron el **1,4% del total de la economía española en 2024**, por encima de los principales agregados europeos, lo que evidencia sus amplios vínculos con la industria, los servicios empresariales, el transporte, el alquiler y las actividades financieras y aseguradoras.

Los **precios y la fiscalidad** constituyen uno de los principales condicionantes de la demanda. Aunque el IPC general y el de la compra de vehículos han seguido trayectorias similares, **en las recesiones los precios de los automóviles han mostrado una mayor resistencia a la baja**. Entre 2018 y 2025 el Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte (IEDMT) aumentó más de un 60%, de media, y el IVA estimado por vehículo se acercó a los 5.000 euros, mientras que la fiscalidad sobre los combustibles mantuvo una presión elevada. Estos factores incrementan el esfuerzo financiero de los hogares, aplazan la renovación y desplazan parte de la demanda hacia el mercado de ocasión.

Esta dinámica se refleja en un **parque móvil envejecido**. En 2025, el 71% de las transacciones correspondió a vehículos de ocasión y la edad media alcanzó los **14,6 años**, frente a los 9,2 años en 2010. Más del 60% de los vehículos supera los diez años y una proporción relevante, el 30%, rebasa los veinte. Al mismo tiempo, el parque atraviesa una transformación tecnológica marcada por el retroceso del diésel y el avance de los vehículos eléctricos e híbridos.

Desde la perspectiva de los hogares, el **gasto medio por hogar ha crecido de forma mucho más intensa en los vehículos de ocasión**, con un aumento del 95%, frente al 30% registrado por los vehículos nuevos. Además, en **2025**, el **gasto destinado a automóviles nuevos aún se mantenía por debajo de los niveles prepandemia**. Por otro lado, **el gasto per cápita continúa por debajo de la Unión Europea y de la eurozona, y muestra una mayor sensibilidad ante las crisis**. La capacidad de renovación se concentra, progresivamente, en los hogares de mayor renta, mayor nivel educativo y situación laboral más estable, mientras que las rentas medias y bajas recurren, en mayor medida, al mercado de ocasión. Por tanto, el acceso a la movilidad se ha vuelto más desigual.

En este contexto, **resulta conveniente articular medidas estables, claras y previsibles que reduzcan la incertidumbre y faciliten la sustitución de los vehículos más antiguos**. Estas medidas deberían combinar incentivos a los vehículos nuevos y también a los vehículos de ocasión, promover la retirada de las unidades de mayor edad y deberían implementarse a través de ayudas directas en los puntos de venta.

El margen potencial es relevante: España registra **653 vehículos por cada 1.000 habitantes**, frente a los 706 en la Unión Europea. Alcanzar la ratio comunitaria requeriría incorporar más de **2,5 millones de vehículos adicionales**, con un impacto sobre la demanda del sector estimado en unos **74.000 millones de euros**. Este escenario debe interpretarse como una referencia del potencial de mercado y dependerá de la evolución de la renta, los precios, la fiscalidad, la financiación, la infraestructura y la certidumbre regulatoria.

En definitiva, **el sector combina resiliencia empresarial, empleo de calidad, ganancias recientes de productividad y una elevada capacidad de arrastre, pero se enfrenta a restricciones derivadas de la fragmentación empresarial, el encarecimiento de la movilidad, la presión fiscal, el envejecimiento del parque y la desigual capacidad de compra de los hogares**. Una estrategia coordinada permitiría reforzar su competitividad, impulsar la actividad y el empleo, acelerar la transición tecnológica, reducir las emisiones, así como mejorar la seguridad y la sostenibilidad del parque móvil español.

Publicaciones del Instituto de Estudios Económicos

2026

COLECCIÓN INFORMES. Noviembre. La economía del sector de la distribución de vehículos en España.
OPINIÓN DEL IEE. Noviembre. El Impuesto sobre Determinados Servicios Digitales (IDSD). Efectos económicos e implicaciones regulatorias.
PUNTO DE VISTA. Noviembre. Factores para fortalecer la inversión en Iberoamérica. El compromiso empresarial.
COLECCIÓN INFORMES. Octubre. Libertad económica y libertad de empresa en España. Índice de Libertad Económica 2026.
EDICIONES ESPECIALES. Septiembre. La Curva de Laffer y la economía de la oferta. Rebajas fiscales para el crecimiento.
COLECCIÓN INFORMES. Julio. Competitividad fiscal 2025. Una reflexión sobre la imposición indirecta en el turismo.
REVISTA DEL IEE. Julio. N.os 3 y 4/2026. La fiscalidad del ahorro como palanca de crecimiento en España: análisis y reformas.
COYUNTURA ECONÓMICA. Junio. N.º 84. El aumento demográfico en España como factor explicativo del actual ciclo económico.
PUNTO DE VISTA. Abril. El hilo de Ariadna. Orientarse en el laberinto normativo laboral.
OPINIÓN DEL IEE. Marzo. La necesidad de aumentar las inversiones en mantenimiento de infraestructuras en España.
REVISTA DEL IEE. Febrero. N.º 2/2026. Los servicios de interés general. La necesidad de compensar las obligaciones de servicio público.
REVISTA DEL IEE. Enero. N.º 1/2026. La industria de seguridad y defensa en España ante los desafíos geopolíticos y económicos actuales.

2025

COYUNTURA ECONÓMICA. Diciembre. N.º 83. Crecimiento extensivo y dualidad macroeconómica en España: desequilibrios y baja productividad.
PUNTO DE VISTA. Noviembre. Caracterización de las mipymes en América Latina y el Caribe.
COLECCIÓN INFORMES. Noviembre. El turismo de eventos en la Comunidad de Madrid: una aproximación a su impacto económico.
OPINIÓN DEL IEE. Octubre. La incidencia en la economía española de las subidas arancelarias. Índice de Barreras Comerciales 2025.
COLECCIÓN INFORMES. Septiembre. La libertad de empresa en España. Índice de Libertad Económica 2025.
COYUNTURA ECONÓMICA. Julio. N.º 82. Un crecimiento económico condicionado por un contexto institucional adverso.
COLECCIÓN INFORMES. Julio. Competitividad fiscal empresarial 2025. El nuevo indicador de la contribución fiscal empresarial total.
COLECCIÓN INFORMES. Junio. La confianza empresarial y la inversión extranjera en España. Índice Kearney de Confianza para la Inversión Extranjera Directa 2025.
REVISTA DEL IEE. Junio. N.os 1 y 2/2025. El problema de la litigiosidad tributaria en España. Propuestas de solución y mejora desde la perspectiva de las empresas.
OPINIÓN DEL IEE. Mayo. La prórroga para 2025 de los Presupuestos Generales del Estado.
OPINIÓN DEL IEE. Mayo. La competitividad fiscal en el Principado de Asturias. Una propuesta de mejora.
OPINIÓN DEL IEE. Mayo. La fiscalidad de la vivienda en España. Una propuesta de mejora.
COLECCIÓN INFORMES. Marzo. El problema de la ocupación ilegal en España. Índice Internacional de Derechos de Propiedad (IIDP) 2024.
COLECCIÓN INFORMES. Enero. La inclusión financiera en las áreas rurales de España ante el reto demográfico.
EDICIONES ESPECIALES. Enero. Las necesidades organizativas y productivas de las empresas y las respuestas del ordenamiento jurídico. Reflexión de futuro y propuesta de líneas de cambio.

2024

COYUNTURA ECONÓMICA. Diciembre. N.º 81. Los riesgos geopolíticos como nuevo elemento de incertidumbre.
COLECCIÓN INFORMES. Noviembre. Competitividad fiscal 2024. Un diagnóstico necesario de la tributación en España.
OPINIÓN DEL IEE. Octubre. Regulación y competencia en el transporte público de viajeros por carretera: reflexiones y análisis para un modelo sostenible.
OPINIÓN DEL IEE. Octubre. La competitividad fiscal en Cantabria. Una propuesta de mejora.
OPINIÓN DEL IEE. Septiembre. Los tipos reducidos en el Impuesto sobre el Valor Añadido. Un ejemplo de su aplicación en los productos de tecnología sanitaria.
REVISTA DEL IEE. Septiembre. N.º 2/2024. Los riesgos de una inadecuada regulación de las acciones colectivas para la protección de los consumidores. Análisis del Proyecto de Ley de transposición de la Directiva (UE) 2020/1828.
COLECCIÓN INFORMES. Julio. La productividad como el gran reto pendiente de la economía española.
COYUNTURA ECONÓMICA. Junio. N.º 80. La competitividad como oportunidad para la mejora de nuestro bienestar.
COLECCIÓN INFORMES. Mayo. La libertad de empresa en España. Índice de Libertad Económica 2024.
OPINIÓN DEL IEE. Mayo. La prórroga para 2024 de los Presupuestos Generales del Estado.
COLECCIÓN INFORMES. Abril. Competitividad fiscal 2023. El endurecimiento de la fiscalidad empresarial en España ralentiza el crecimiento económico.
REVISTA DEL IEE. Febrero. N.º 1/2024. La colaboración público-privada y el reto de la vivienda. Índice Internacional de Derechos de Propiedad 2023.

2023

COYUNTURA ECONÓMICA. Diciembre. N.º 79. Hay que crear un clima favorable a la empresa y a la inversión para garantizar el progreso de la economía española.
REVISTA DEL IEE. Noviembre. N.º 3/2023. La colaboración público-privada y su contribución a la eficiencia del gasto público en la provisión de servicios públicos.
REVISTA DEL IEE. Octubre. N.º 2/2023. La inversión en infraestructuras. El modelo concesional como palanca del crecimiento económico y social.
OPINION OF THE IEE. July. Good regulatory practices. A proposal for the Spanish electricity sector.
COYUNTURA ECONÓMICA. Julio. N.º 78. La incertidumbre política aumenta el riesgo de desaceleración de la economía española.
COLECCIÓN INFORMES. Julio. La libertad de empresa en España. Índice de Libertad Económica 2023.
OPINIÓN DEL IEE. Junio. Buenas prácticas regulatorias. Una propuesta para el sector eléctrico español.
OPINIÓN DEL IEE. Mayo. La subida de las cotizaciones sociales. Análisis y consecuencias en la economía española.
OPINIÓN DEL IEE. Abril. La competitividad fiscal de las entidades locales y de las comunidades autónomas. Factor determinante para su desempeño económico.
PUNTO DE VISTA. Marzo. Compromiso empresarial con la inversión: el rol de la empresa en la situación iberoamericana actual.
REVISTA DEL IEE. Enero. N.º 1/2023. El Impuesto sobre las Grandes Fortunas. Un análisis académico y doctrinal de su inconstitucionalidad.
COLECCIÓN INFORMES. Enero. La mejora de la calidad institucional del comercio en España: cuantificación de su impacto económico y social.
COLECCIÓN INFORMES. Enero. Competitividad fiscal 2022. España sigue perdiendo competitividad en el ámbito fiscal.

2022

COYUNTURA ECONÓMICA. Diciembre. N.º 77. La ralentización, principal riesgo de 2023.
REVISTA DEL IEE. Noviembre. N.º 4/2022. La unidad de mercado como reto pendiente para la libertad de empresa. Índice de Libertad Económica 2022.
OPINIÓN DEL IEE. Octubre. Los Presupuestos Generales del Estado para 2023.
OPINIÓN DEL IEE. Octubre. Por una mejora de los incentivos fiscales a los planes de pensiones. Análisis comparado de la tributación actual del segundo y tercer pilar en Europa.
PUNTO DE VISTA. Octubre. Consolidar la recuperación. Aprovechar las oportunidades del crecimiento verde en América Latina.
COLECCIÓN INFORMES. Septiembre. Estudio preliminar sobre la adecuación a la Constitución y al Derecho Comunitario del gravamen temporal a entidades de crédito y establecimientos financieros de crédito.
COYUNTURA ECONÓMICA. Julio. N.º 76. La inflación y la incertidumbre frenan la recuperación de las empresas.
REVISTA DEL IEE. Julio. N.º 3/2022. La necesidad de garantizar la propiedad privada en España como condición para la mejora del mercado del alquiler. Índice Internacional de Derechos de Propiedad 2021.
REVISTA DEL IEE. Junio. N.º 2/2022. El impacto económico del sector de datos en España. Una propuesta de cuantificación.
INFORME IEE-CEIM. Abril. El crecimiento empresarial en la Comunidad de Madrid como factor de competitividad regional.
REVISTA DEL IEE. Marzo. N.º 1/2022. Por una mejora de la eficiencia del gasto público en España.
EDICIONES ESPECIALES. Febrero. Libro Blanco para la reforma fiscal en España. Una reflexión de 60 expertos para el diseño de un sistema fiscal competitivo y eficiente.

2021

COYUNTURA ECONÓMICA. Diciembre. N.º 75. Una coyuntura condicionada transitoriamente por la inflación.
COLECCIÓN INFORMES. Diciembre. Competitividad fiscal 2021. La competitividad fiscal como referencia obligada para la próxima reforma tributaria.
INFORME IEE-CEIM. Noviembre. El tamaño y el crecimiento empresarial en la Comunidad de Madrid como factor de competitividad regional.
OPINIÓN DEL IEE. Noviembre. Los Presupuestos Generales del Estado para 2022.
COLECCIÓN ESTUDIOS. Octubre. El Programa de Pago a Proveedores como instrumento de inyección de liquidez a la empresa.
COLECCIÓN INFORMES. Septiembre. Empresa, igualdad de oportunidades y progreso social. Indicador IEE de Igualdad de Oportunidades.
COYUNTURA ECONÓMICA. Julio. N.º 74. La recuperación de la economía española necesita de un clima empresarial favorable.
PUNTO DE VISTA. Junio. La situación actual y perspectivas de las inversiones energéticas y el sector eléctrico en América Latina.
REVISTA DEL IEE. Mayo. N.º 2/2021. La libertad de empresa en España. Índice de Libertad Económica 2021.
INFORME DE OPINIÓN. Abril. La competitividad fiscal de las comunidades autónomas. Condición necesaria para el desarrollo económico.
COLECCIÓN INFORMES. Marzo. La propiedad privada en España. La necesidad de reconocer los derechos de propiedad en materia de vivienda. Índice de Derecho de Propiedad 2020.
PUNTO DE VISTA. Enero. La situación actual de la economía en América Latina. Su incidencia sobre las empresas españolas.
REVISTA DEL IEE. Enero. N.º 1/2021. Adaptabilidad y flexibilidad para la recuperación económica.

2020

COYUNTURA ECONÓMICA. Diciembre. N.º 73. Más allá de los fondos europeos: la economía española necesita el impulso de las reformas estructurales.
INFORME IEE-FIAB. Diciembre. Impacto de la crisis del COVID-19 en la industria de alimentación y bebidas española.
INFORME DE OPINIÓN. Noviembre. Los Presupuestos Generales del Estado para 2021.
INFORME DE OPINIÓN. Noviembre. Una propuesta de mejora para los incentivos fiscales a la I+D+i.
INFORME IEE-CEIM. Noviembre. La tributación del ahorro y su incidencia en la reactivación económica desde la perspectiva de la competitividad regional.
COLECCIÓN INFORMES. Octubre. Competitividad fiscal 2020. ¿Por qué no se pueden subir más los impuestos en España?
INFORME IEE-ASCOM. Octubre. Estudio sobre la función de Compliance en las empresas españolas.
INFORME DE OPINIÓN. Agosto. El marco fiscal de los planes de pensiones. La necesidad de fomentar el ahorro para la jubilación.
COLECCIÓN INFORMES. Julio. Libertad económica y libertad de empresa en España. Índice de Libertad Económica España 2020.
COYUNTURA ECONÓMICA. Julio. N.º 72. Crisis de la COVID-19 en la economía española: la recuperación no es posible sin confianza empresarial.
INFORME DE OPINIÓN. Junio. Impacto económico de las medidas adoptadas en el contexto de la presente crisis. Los casos de la financiación privada avalada y los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo.
INFORME DE OPINIÓN. Febrero. Eficiencia del gasto público. Medición y propuestas de mejora.
PUNTO DE VISTA. Enero. El Capitalismo. Cambio, evolución y progreso.

2019

COLECCIÓN INFORMES. Diciembre. La deuda pública en España. Implicaciones sobre la política económica.
COYUNTURA ECONÓMICA. Diciembre. N.º 71. Una política económica ortodoxa para revertir la desaceleración y reducir la incertidumbre.
INFORME DE OPINIÓN. Noviembre. Las buenas prácticas regulatorias.
COLECCIÓN INFORMES. Noviembre. La propiedad privada en España. Índice de Derecho de Propiedad 2019.
COLECCIÓN INFORMES. Octubre. Índice de Competitividad Fiscal 2019.
COYUNTURA ECONÓMICA. Junio. N.º 70. A mayor inestabilidad política, más incertidumbre económica.
INFORME DE OPINIÓN. Febrero. Los Presupuestos Generales del Estado para el 2019.


47 ANIVERSARIO
INSTITUTO
DE ESTUDIOS
ECONÓMICOS
Desde 1979 defendiendo la empresa y la economía de mercado

El sector de la venta y reparación de vehículos y motocicletas constituye una actividad estratégica para la economía española, tanto por su dimensión empresarial como por su contribución al empleo de calidad y a la generación de riqueza. Integrado mayoritariamente por pequeñas empresas y autónomos, destaca por su amplia capilaridad territorial, que contribuye a vertebrar la actividad económica en todo el territorio. Su impacto trasciende ampliamente su actividad directa: sus relaciones con otras ramas económicas, su contribución a la recaudación pública y los efectos indirectos e inducidos que genera lo convierten en un motor de actividad económica, inversión y empleo.

Sin embargo, el aumento de los precios, la presión fiscal y las dificultades de acceso al automóvil nuevo para una parte de la población están transformando el mercado, desplazando la demanda hacia los vehículos de ocasión y contribuyendo al progresivo envejecimiento del parque automovilístico español. Impulsar su renovación constituye no solo una política favorable para el sector, sino también una oportunidad para estimular la actividad económica y el empleo, modernizar el parque móvil, mejorar la seguridad vial y facilitar la transición hacia una movilidad más eficiente y con menores emisiones.

INSTITUTO DE ESTUDIOS ECONÓMICOS
Tel.: 917 820 580
iee@ieemadrid.com
www.ieemadrid.es