

NUESTRA VISIÓN Y PROPUESTAS SOBRE EL VEHÍCULO ELÉCTRICO

NUESTRA VISIÓN

El **transporte por carretera** es responsable de **dos terceras partes del consumo total de petróleo** que consume España, a su vez se importa de países terceros en su práctica totalidad. El porcentaje de dependencia exterior es un 10% superior a la media de los países de la UE, aspecto que nos sitúa en un escenario de extrema debilidad económica, política y social de producirse de nuevo una escalada en el precio de este combustible fósil como el sucedido entre los años 2008 y 2014.

Reducir la dependencia española del petróleo y en especial su uso en el transporte rodado debería ser un elemento principal y estratégico de la política energética española. Lamentablemente, las sucesivas políticas energéticas han centrado todos los esfuerzos en solo el 25% de la energía final, la electricidad, olvidando que el 50% de la energía que consumimos es petróleo y que este se utiliza mayoritariamente en el transporte.

No debemos olvidar que la **contaminación atmosférica** por partículas finas y ultrafinas así como por óxidos de nitrógeno generada por el parque de vehículos diésel y gasolina es la principal causa de la mala calidad del aire que respiran los españoles, y no solo en los entornos urbanos sino también sobre la población próxima a ejes viarios. Las emisiones de dióxido de carbono suponen el 21% de las emisiones globales en transporte del Estado Español contribuyendo así al calentamiento global.

En este sentido, la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implementación de una infraestructura para los combustibles alternativos, considera la **electrificación del transporte por carretera como una de las herramientas clave para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del sector del transporte** y cumplir los objetivos europeos de energía y cambio climático para el año 2020 a la vez que garantizar la seguridad energética de los estados miembros reduciendo las importaciones de combustibles fósiles i en especial, de petróleo.

El desarrollo de la **infraestructura de recarga** para estos nuevos vehículos en el territorio español debe cumplir el **principio de máxima efectividad coste – beneficio**, con la participación activa del gobierno estatal, de los gobiernos autonómicos y locales que faciliten el entorno legal, administrativo, económico y social para que el sector privado asuma de forma compartida con las administraciones y los ciudadanos el liderazgo en éste suministro energético.

El sector público debería garantizar que el desarrollo de la infraestructura adopte un **modelo de suministro energético piramidal**, en el que se prioriza la carga eléctrica en el domicilio o aparcamiento habitual del vehículo con cargas de baja potencia, situando en el centro de la pirámide la carga de potencia media, de gestión pública o privada, ubicada en espacios públicos



y finalmente en el vértice la carga rápida estratégica que permite suministrar a elevadas potencias, reduciendo el tiempo de carga para el vehículo.

En España, el Ministerio de Industria, Energía y Turismo presentó en junio de 2015 la **Estrategia de Impulso del vehículo con energías alternativas en España (2014-2020)**, con el objetivo de alcanzar los 150.000 coches eléctricos en el año 2020, partiendo de 10.000 vehículos en el momento de presentación de la Estrategia. Se trata de una cifra **poco ambiciosa** que traducida en valores porcentuales de renovación del parque de vehículos, alcanzaría un **porcentaje de renovación del 1% en 2020**. Para la misma fecha, países con los que estamos conectados por ejes viarios han acordado un 5% de renovación en Portugal y un 6% en Francia y ambos están desarrollando políticas más ambiciosas.

Con la intención de ayudar a alcanzar estas cifras el Gobierno puso en marcha el programa MOVEA, de ayudas directas a la adquisición, si bien la **dotación presupuestaria** prevista para dicho plan **ha ido disminuyendo**, desde los 10 MM EUR en 2013 a 4,5 MM EUR en 2016.

Además, debe señalarse que los vehículos eléctricos pueden ser una importante **fuentes de creación de empleo estable**, ya que varias de las plantas de fabricación de vehículos eléctricos situadas en España producen modelos eléctricos. No únicamente la fabricación representa un importante activo de empleo, también las instalaciones tienen un elevado potencial.

En la actualidad, el **marco normativo** que afecta aspectos relacionadas con la recarga de vehículos, **complica en exceso las iniciativas en el sector**. Así la figura del gestor de recarga incorpora condicionantes que dificultan tanto la aparición de empresas que se dediquen a esta actividad como el apoyo por parte de las administraciones locales. Otro aspecto muy relevante es la obligatoriedad de algunas premisas de instalación en las estaciones de carga, interpretaciones contradictorias de la reglamentación del sector eléctrico, o demasiado intervencionistas, así como gastos elevados de instalación y de facturación.

Además de estas consideraciones, desde EnerAgen se han discutido otras barreras que impiden el desarrollo de la electromovilidad en España, comparativamente con otros países de nuestro entorno económico y geográfico; de este modo se determina que la cooperación local e **intercambio de experiencias de éxito** entre ámbitos geográficos resulta muy efectivo y que se debe facilitar y promover, así como reforzar la **difusión de los conceptos entre profesionales y la ciudadanía**, aspectos en los que a día de hoy aún es necesario trabajar.

NUESTRAS PROPUESTAS

Por un lado recogemos un paquete de **modificaciones** que afectan la **legislación vigente**, acompañado de una serie de **buenas prácticas e iniciativas de impulso**.

Para evitar la discontinuidad de las ayudas, dado que el Plan MOVEA ha representado un apoyo intermitente haciendo que el mercado no funcione de forma natural, se plantea un **plan de ayudas económicas para los vehículos eléctricos ininterrumpido** hasta diciembre de 2020.



Sobre la **figura del gestor de recarga**, se propone **modificar la legislación**, para aclarar que la figura del gestor de carga solamente resulta de aplicación, a aquellos titulares que reciban una retribución por la recarga para los VE. Para prestar servicios de recarga gratuita, no sería necesario convertirse en gestor de carga, sino que podría entregarse la energía libremente (como por ejemplo en centros comerciales, hoteles, aparcamientos...) en el mismo lugar para el que fue contratada.

Modificar la Ley de Impuestos Especiales, con el objetivo de limitar el coste fijo, añadiendo la posibilidad de exención del impuesto la energía eléctrica suministrada en puntos de recarga rápida de vehículos eléctricos con una potencia superior a 40 kW y que cuenten con un punto de suministro específico gestionado por un gestor de carga.

Impulsar medidas de bonificación y discriminación positiva, en este sentido se propone la **bonificación del impuesto IVTM**, conocido como impuesto de circulación, permite reducir el 75% del importe comparativamente a lo que debería pagar un vehículo convencional. Actualmente este porcentaje de bonificación es el valor máximo que se establece; proponemos la posibilidad de alcanzar la bonificación **de hasta el 100% del impuesto** en función de las características de los motores de los vehículos y su incidencia en el medio ambiente.

Para **fomentar la recarga en las zonas de acceso público**, ampliar en estacionamientos públicos/municipales, un mínimo obligatorio de un 15% para 2019 de plazas de aparcamiento con dotación de infraestructura de recarga normal y también a partir de uno de enero de 2018, un mínimo obligatorio de un 5% en los municipios con una población superior a 20.000 habitantes.

Además de las modificaciones legislativas responsables de la mayor parte de las barreras, proponemos una serie de iniciativas centradas en la difusión de los principales conceptos.

Fomentar a la **formación y promoción de prácticas externas de la tecnología eléctrica híbrida**, cursos de formación de técnicos en la manipulación y el manejo de este tipo de tecnologías, así como de reparación de vehículos eléctricos e híbridos.

Se propone la **inclusión de criterios que favorezcan el uso de VE en licitaciones de las Administraciones Públicas**, en la renovación de su propia flota y de la flota de servicio, así como en concesiones de servicios públicos de transporte de viajeros, en concordancia con la Estrategia de Impulso del vehículo con energías alternativas en España (2014-2020).

Fomentar el que en las nuevas edificaciones e infraestructuras públicas, o en las rehabilitaciones, **los concursos o licitaciones públicas** incluyan criterios que favorezcan la ejecución de **infraestructuras de estaciones de electromovilidad**. En esta línea, impulsar las actuaciones en aparcamientos de titularidad pública como medida ejemplar.



Desarrollar un **plan de prácticas en empresas**, que involucren la formación y la incorporación a equipos de trabajo dentro del ámbito del vehículo eléctrico. Estableciéndose acuerdos y marcos de colaboración con departamentos de Vehículos Eléctricos de empresas de reconocido prestigio en los sectores de automoción y eléctrico.

Bonificar mediante **incentivos fiscales a las empresas** que desarrollen la logística asociada a su actividad mediante vehículos de cero emisiones, así como a autónomos cuyo vehículo profesional sea eléctrico.

