



SENADO  
XII LEGISLATURA  
REGISTRO GENERAL  
**ENTRADA 89.835**  
13/02/2018 17:34

## A LA MESA DEL SENADO

El Grupo Parlamentario Unidas Podemos - En Comú Podem - En Marea, de acuerdo con lo establecido en los artículos 177 y siguientes del Reglamento de la Cámara, solicita la tramitación de la siguiente Moción ante la comisión de Energía, Turismo y Agenda Digital, por la que se insta al **Gobierno a impulsar el uso del vehículo eléctrico e híbrido.**

### Exposición de motivos

En una sociedad que muestra una sensibilidad creciente por las consecuencias del cambio climático y una mayor preocupación por actuar sobre sus causas, no puede descuidarse o ignorarse el impacto del transporte, sector de nuestra economía donde más rápido crecen las emisiones de gases de efecto invernadero y que, según apuntan los datos, más contribuye al cambio climático.

Las emisiones de GEI (gases de efecto invernadero) de la movilidad urbana en España ascienden a 35,1 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>-eq, (un 10% de las totales) y sólo el coche es responsable de más de tres cuartas partes del total de las emisiones del sistema de movilidad urbana (75,5%).

Del mismo modo, es el tráfico rodado y en especial el vehículo particular el principal responsable de los preocupantes datos de calidad del aire de nuestras ciudades, que a su vez es responsable de unas 428.000 muertes prematuras al año en la Unión Europea, como revelan los informes de Instituciones comunitarias como el Tribunal de cuentas Europeo o la Agencia Europea del Medio Ambiente. Un 36,4% de la población respira aire contaminado en el Estado español, según los valores límite y objetivo



establecidos para los contaminantes principales citados por la Directiva 2008/50/CE y el Real Decreto 102/2011: partículas en suspensión (PM10 y PM2,5), el dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>), el ozono troposférico (O<sub>3</sub>) y el dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>), lo que es motivo de preocupación para la ciudadanía. No es para menos: uno de cada tres españoles respira un aire que incumple los estándares legales vigentes.

Asimismo, en los Estados Miembros de la Unión Europea, los problemas medioambientales son una de las grandes preocupaciones actuales, ya que no sólo afectan a la salud del 90% de la población urbana comunitaria -debido a que están expuestos a altas concentraciones de contaminación atmosférica-, sino que también tiene desastrosas consecuencias sobre el medio ambiente. Por ello, el objetivo a largo plazo de la UE es reducir la contaminación y mejorar la calidad del aire para que no generen efectos y riesgos sobre la salud de la sociedad y el medioambiente. Desde el pasado mes de noviembre de 2017, la UE propone fijar límites más estrictos para las emisiones contaminantes, obligando a los fabricantes de automóviles a reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> en un 30% y dotando un presupuesto de 800 millones para la construcción de redes de cargadores eléctricos.

La imperiosa necesidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero también en sectores difusos como el transporte, mejorar la calidad del aire y hacer más habitable los centros urbanos demandan el uso de nuevas formas de transporte alternativas, menos contaminantes y más sostenibles ambientalmente.

En España, ciudades como Madrid y Barcelona -los centros urbanos más contaminadas del país según los datos de la Agencia Europea de Medio Ambiente- están tomando medidas para restringir el tráfico de vehículos dentro de éstas. El objetivo es ir reduciendo el número de coches circulando en la ciudades de forma progresiva en los próximos años. Para ello, ya están en vigor los planes anticontaminación los días con altos niveles que perjudiquen la salud y otras iniciativas, como la T-Verde en el Área



Metropolitana de Barcelona (AMB), que ya ofrecen tres años de transporte gratuito para aquellas personas que desguacen un vehículo contaminante. Mientras que en Madrid, el Ayuntamiento ha comenzado un plan de renovación de la flota de autobuses urbanos, sustituyendo una primera línea con autobuses 100% eléctricos cargados por un sistema de inducción. Una iniciativa de la EMT, impulsado por empresas españolas, que supone un hito único a nivel tecnológico y operativo no sólo en España, sino también en Europa.

En definitiva, el cambio hacia un modelo de transporte menos contaminante es una tendencia creciente que requiere de esfuerzo y voluntad política. Para ello, es necesario impulsar un cambio de modelo de transporte - individual y colectivo-, así como promover la investigación y el desarrollo tecnológico para lograr una reducción de emisiones eficiente que permita mejorar la calidad del aire en las ciudades y la salud de los ciudadanos y ciudadanas.

Por otra parte, no puede olvidarse que el tráfico rodado es asimismo causante de otra importante contaminación ambiental: el ruido. Y es que los estudios demuestran que el 80% del ruido ambiental producido en las ciudades es del tráfico, mientras que las obras, otro tipo de transportes (tráfico aéreo o trenes) y los bares y locales de ocio representan el otro 20%.

La Unión Europea calcula que el ruido es responsable de 16.600 muertes prematuras al año y cuatro de cada diez habitantes de la UE (40%) están expuestos a niveles de ruido de tráfico superiores a 55 decibelios, el 20% a más de 65 (límite a partir del cual la OMS considera que el ruido empieza a ser peligroso) y el 30% soporta más de 55 decibelios por la noche.

Desde esta perspectiva, el vehículo eléctrico o híbrido, con su funcionamiento silencioso, son también una alternativa idónea para mejorar la habitabilidad de las ciudades.



La promoción e impulso del uso de vehículos de energías alternativas a las fósiles, es en este momento uno de los puntos más importantes para la estrategia contra la contaminación ambiental. La tendencia hacia la fabricación y uso de vehículos de bajas y cero emisiones es un hecho imparable que parece seguir una tendencia de crecimiento en aumento. El promedio de turismos movidos por electricidad o híbridos de la Unión Europea representa el 3,2% del parque, unos datos aún escasos pero que sin embargo están muy por encima a los registrados por España (0,2%), según los últimos datos disponibles de la Asociación Europea de Constructores de Automóviles (ACEA).

A pesar de la escasa presencia de los vehículos alternativos en España, los datos sobre su demanda muestran como existe un creciente interés por cambiar hacia nuevas formas de transporte más sostenibles y eficientes. A pesar de esta tendencia, existen algunos obstáculos que impiden que crezca con mayor rapidez la presencia de este tipo de vehículos en el parque automovilístico.

Por otro lado, es imprescindible un plan de impulso a la movilidad y adquisición de vehículos de energías alternativas y la implantación de puntos de recarga de vehículos eléctricos, como los planes impulsados por MOVEA 2016 y 2017. Sin embargo, los resultados parecen ser insuficientes, ya que en 2016 se agotaron las ayudas en quince días, mientras que en 2017 en apenas 24 horas después de que se abriera el plazo para la inscripción de solicitudes, se agotaron los 20 millones presupuestados. Lo que supone un ritmo 12,3 veces superior a la media contabilizada por los anteriores planes PIVE. Una dotación de recursos insuficiente que se queda lejos de las exigencias que implica un plan de conversión automovilística como el que España necesita, como también considera la Comisión Europea, que ve muy limitado tanto en tiempo como en presupuesto los planes de incentivos a la compra de vehículos impulsados por energías alternativas.



Por todo lo expuesto, el **GRUPO PARLAMENTARIO UNIDAS PODEMOS – EN COMÚ PODEM – EN MAREA** propone a la aprobación de la siguiente

## MOCIÓN

La Comisión de Energía, Turismo y Agenda Digital del Senado insta al Gobierno de España a:

1. Formular un Plan MOVALT para 2018:
  - a. Establecer una adecuada dotación presupuestaria al mismo, al menos hasta equiparlo a la del Plan PIVE 8,
  - b. Limitarlo a vehículos híbridos y eléctricos de baja y media cilindrada, así como motos con motor eléctrico.
  - c. Incluir en Plan MOVALT-Vehículos ayudas a la sustitución de vehículos de combustión interna a eléctricos puros o electrificación.
2. Deducción en cuota en el IRPF e IS sobre las ayudas recibidas del Plan MOVALT (en torno al 50%) por la adquisición de vehículos eléctricos o híbridos, así como por la implantación de instalaciones de recarga del vehículo eléctrico.
3. Creación de sendas líneas de crédito ICO para:
  - a. la adquisición de vehículos eléctricos e híbridos y la electrificación de vehículos de combustión de uso particular.
  - b. la adquisición de vehículos eléctricos e híbridos y la electrificación de vehículos de combustión de uso industrial o profesional.



- c. la implantación de instalaciones de recarga del vehículo eléctrico.
  - d. la renovación de contratos de *renting* o *leasing* de vehículos en los que se sustituyan vehículos de combustión por vehículos eléctricos e híbridos.
- 4.** Promover la investigación y desarrollo en materia de baterías de almacenamiento electroquímico asociadas a Parques Tecnológicos Automovilísticos.
- 5.** Aprobación de un Plan estratégico para el despliegue de infraestructura de recarga para el vehículo eléctrico en la Red de Carreteras del Estado (réplicas a nivel de otras AAPP).
- 6.** Aprobación de un Plan para la paulatina sustitución del parque móvil de la Administración General del Estado con vehículos eléctricos e híbridos.
- 7.** Presentar ante las Cortes Generales del Estado un Proyecto de Ley de reforma del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte que adapte los tramos del impuesto de matriculación al avance tecnológico producido desde su reforma en 2007 permitiendo la fabricación de motores aún más eficientes y menos contaminantes.



A los efectos previstos en el artículo 175.2 del Reglamento de la Cámara, se evalúa el coste económico de la presente Moción:

- 200 millones de Euros

Palacio del Senado a 13 de febrero de 2018

Ramón Espinar Merino

Portavoz

Vicenta Jiménez García

Senadora

Óscar Guardingo Martínez

Senador