

¿Qué se necesita para fomentar la movilidad sostenible?

Resumen:

- > El transporte es el responsable del 30% de las emisiones de gases de efecto invernadero en España, por lo que su electrificación es clave para conseguir los objetivos en la lucha contra el cambio climático, mejorar la calidad del aire de las ciudades y reducir la contaminación acústica. **El Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible puede ser una oportunidad** para ello.
- > España tiene el objetivo de alcanzar los 5,5 millones de vehículos electrificados para el año 2030; para conseguirlo es necesario:
 - Ampliar la red de recarga pública **simplificando y acelerando la tramitación de los puntos de recarga, extendiendo para ello el uso de las declaraciones responsables** para todo tipo de autorizaciones locales, autonómicas y estatales (actualmente se aceptan para ciertas autorizaciones locales), y en todo tipo de suelos, y que dichas declaraciones responsables se acepten tanto para el punto de recarga en sí mismo, como para las infraestructuras eléctricas necesarias para su funcionamiento (incluidos los acceso y extensiones de red, así como los centros de transformación y seccionamiento).
 - **Fomentar la compra de vehículos eléctricos mediante ayudas directas e inmediatas** en el momento de la adquisición del vehículo, como descuentos en el IVA y en otros impuestos. Hasta el momento el Plan MOVES se ha dado de manera retroactiva lo que ha generado desconfianza, retrasos y complicaciones para los compradores y es por ello por lo que no están consiguiendo el efecto incentivador deseado en la adquisición de estos vehículos.
 - **Electrificar nodos logísticos de transporte pesado por carretera y de autobuses.**
 - **Reducir sus costes de producción** mediante fabricación a gran escala
 - **Aumentar su autonomía** (actualmente la mayoría de los vehículos eléctricos cuentan con autonomías de 400-500 km).

1. ¿Por qué descarbonizar el transporte?

El transporte es el responsable del 30% de las emisiones de gases de efecto invernadero en España y es el único sector en el que las emisiones han aumentado en las últimas tres décadas. Entre 1990 y 2021, estas emisiones aumentaron en un 46%; y en el caso del **transporte por carretera las emisiones aumentaron en un 56%** en ese periodo. Según datos de EUROSTAT, el transporte representó en 2021 el **39% del consumo final de energía** en España, **con una dependencia de más del 93% de los productos derivados del petróleo.**

Por todo ello, descarbonizar el transporte es clave para conseguir los objetivos en la lucha contra el cambio climático.

La electrificación es la forma más eficiente de descarbonizar el sector transporte ya que un automóvil eléctrico es hasta 4 veces más eficiente que uno de combustión interna tradicional en carretera y hasta 5 veces más eficiente en ciudad.

La electrificación del transporte supone evitar las emisiones locales con las consiguientes ventajas para los habitantes especialmente en núcleos urbanos. Además, reducen la contaminación acústica y se elimina la emisión de partículas.

Adicionalmente, si la electricidad que se emplea en el transporte es de origen renovable (viento, agua, sol) conseguiremos también eliminar emisiones en su producción y tendremos una movilidad sostenible y sin emisiones de principio a fin. En este sentido, España cuenta con unos recursos renovables perfectos (país del sol, con

mucho recurso eólico) para producir energía sostenible que alimente a los vehículos eléctricos.

Además de las ventajas medioambientales, el vehículo eléctrico puede suponer la alternativa más económica teniendo en cuenta los costes totales (precio de adquisición, coste recargas, mantenimiento, etc.)

Desde Europa se está impulsando la electrificación del transporte mediante diferentes piezas legislativas. El Reglamento de Estándares de CO₂ de vehículos ligeros establece que **desde 2035 todos los nuevos vehículos deberán ser cero emisiones.** Además, el Reglamento de Estándares de CO₂ de vehículos pesados establece que **para 2035 el 100% de los autobuses urbanos deberá ser cero emisiones,** para ello los fabricantes deberán cumplir con una cuota mínima de buses urbanos cero emisiones del 90% en 2030 y del 100% en 2035. Por otro lado, el Reglamento Europeo de Infraestructura de Combustibles Alternativos (AFIR) fija un objetivo anual de infraestructura para cada país, con el fin de asegurar que existe infraestructura de recarga que tenga una potencia acumulada equivalente de al menos 1,3 kW/VE. Adicionalmente, incluye la obligación de que haya puntos de recarga para vehículos ligeros cada 60 km como mínimo en cada sentido en la red transeuropea de transporte, y pesados al menos cada 60 km cada sentido en la red transeuropea de transporte de 1er nivel y cada 100 km como mínimo en la red transeuropea de transporte de 2º nivel antes de 2031. Además. Se incluyen obligaciones de potencia mínima de estaciones de recarga y puntos de recarga públicos para 2025, 2027, 2030 y 2035.

2. Objetivos de política energética y medidas para conseguirlo

El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) establece unos objetivos para el año 2030 de 5,5 millones de vehículos electrificados. Para conseguirlo es necesario:

- > ampliar la red de recarga pública (relevante especialmente para desplazamientos interurbanos)
- > fomentar la compra de vehículos eléctricos mediante ayudas directas en el momento de la compra. Todavía los vehículos eléctricos tienen un coste de compra superior a los de combustión.
- > electrificar nodos logísticos de transporte pesado por carretera y de autobuses,
- > reducir sus costes de producción mediante fabricación a gran escala y
- > aumentar su autonomía (actualmente la mayoría de los vehículos eléctricos cuentan con autonomías de 400-500 km)

3. Ampliar la red de puntos de recarga eléctricos

El vehículo eléctrico es una realidad y ya se puede viajar por España de forma sostenible. Sin embargo, es necesario simplificar y acelerar la tramitación de los puntos de recarga públicos para impulsar la movilidad eléctrica y descarbonizar el transporte.

La declaración responsable para la obtención de ciertas autorizaciones locales aplicables a puntos de recarga ya está reconocida en la legislación. Sin embargo, de poco sirve acelerar la tramitación del punto de recarga en sí, si no se acelera también la **infraestructura eléctrica necesaria para su funcionamiento**, como son los acceso y extensiones de red, así como los centros de transformación y seccionamiento.

La infraestructura eléctrica, al igual que el punto de recarga en sí, está sujeta a la obtención de licencias o autorizaciones cuya tramitación puede durar hasta 24 meses. Una forma de agilizarlo sería sustituir **todo ello por la presentación de declaraciones responsables**, de la misma forma que la legislación ya reconoce para el punto de recarga en sí.

En este sentido, AEDIVE ha presentado un [decálogo de propuestas para fomentar los puntos de recarga](#) en el que **el refuerzo de la red eléctrica** es uno de los aspectos más relevantes y el que mayor inversión implica.



Finalmente, para realmente agilizar la tramitación de puntos de recarga, sería muy útil que las declaraciones responsables se extendiesen para todo tipo de autorizaciones locales, autonómicas y estatales, y para todo tipo de suelos, y que su aplicación sea tanto para el punto de recarga en sí como para la infraestructura eléctrica.

4.Fomentar la compra de vehículos eléctricos

El Gobierno de España ha lanzado varias ediciones del Plan MOVES con el objetivo de incentivar la adquisición de vehículos eléctricos e híbridos enchufables, así como la instalación de puntos de recarga.

Actualmente y hasta el 31 de julio de 2024 está en vigor el Plan MOVES III pero no está consiguiendo el efecto incentivador deseado en la adquisición de estos vehículos fundamentalmente porque:

- > La ayuda se recibe un tiempo después de la adquisición del vehículo, en algunos casos con una diferencia de más de un año. En el momento de la compra del vehículo, el usuario no dispone de esa ayuda económica.
- > La ayuda aumenta la base imponible del IRPF del beneficiario, por lo que el importe neto recibido puede ser notablemente inferior a la ayuda bruta.

- > El trámite administrativo para solicitar estas ayudas es complejo y tiene plazos elevados, además en cada Comunidad Autónoma hay un procedimiento de tramitación diferente añadiendo complejidad al proceso.

Sería mucho más útil descuentos en el IVA y en otros impuestos porque de esta forma la ayuda es directa e inmediata en el momento de la adquisición del vehículo. Otra posibilidad sería fomentar las ayudas basadas en la deducción de costes en el IRPF.

5. Electrificación de nodos logísticos de transporte pesado por carretera y autobuses

El Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible contempla la definición de nodos logísticos de importancia estratégica para el transporte de mercancías y permitirá que se consideren prioritarios en el desarrollo de las políticas de infraestructura y movilidad sostenible. Si embargo, es necesario que las administraciones públicas y los distribuidores identifiquen cuales son esos nodos logísticos de transporte pesado por carretera y que detecten sus necesidades de electrificación de forma semejante a como se prevé para puertos y aeropuertos.

Electrificar los nodos logísticos de importancia estratégica es crítico para fomentar la descarbonización del transporte pesado por carretera. La reglamentación de estándares de emisiones de CO₂ para vehículos pesados exige una reducción de las emisiones del transporte pesado del 45% con respecto a 2019.

De forma análoga, **las infraestructuras para transporte de pasajeros** también deberían definirse como de importancia estratégica, debiendo detectarse igualmente las necesidades de electrificación.