

RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/6872

11/04/2024

20463

AUTOR/A: ARMARIO GONZÁLEZ, Blanca (GVOX); FLORES JUBERÍAS, Carlos (GVOX); MEJÍAS SÁNCHEZ, Carina (GVOX); RUEDA PERELLÓ, Patricia (GVOX)

RESPUESTA:

Las políticas de descarbonización del transporte en Europa se han intensificado en los últimos años como consecuencia de los objetivos acordados internacionalmente y de la necesidad de aumentar la independencia energética del exterior. Para reducir las emisiones y cumplir los objetivos, el porcentaje del parque de vehículos propulsados por combustibles alternativos debe ser cada vez mayor. Si bien la adopción de la tecnología cero emisiones ya está presente en el sector de vehículos ligeros, el sector de vehículos pesados, especialmente de medias y largas distancias, necesita más tiempo.

El impacto (económico) de la política y normativa europea relativa a la descarbonización del transporte de mercancías por carretera derivará de múltiples factores, muchos de ellos dependientes de la acción europea en el mercado energético y tecnológico, junto con la evolución del mercado de vehículos y del desarrollo las infraestructuras de combustible alternativo a nivel europeo, y no solo del español. En todo caso, los análisis de impacto realizados por la Comisión Europea en cada una de las normas relativas a la descarbonización del transporte han revelado un impacto económico positivo a medio plazo. A nivel macroeconómico, la Comisión estima importantes beneficios directos netos a través de la reducción de los costes totales de la energía con respecto a la situación de partida, además de una importante reducción de los costes externos de las emisiones de GEI y de contaminación atmosférica (y salud).

Aunque es cierto que las empresas tendrán que realizar inversiones para tratar de disminuir sus emisiones a través de la sustitución paulatina de su flota por vehículos de energías alternativas, los análisis económicos revelan que será también paulatinamente compensado por reducción en el OPEX, a través de precios suficientemente bajos de la electricidad (como se está viendo en España a través de la apuesta por las energías renovables), costes de mantenimiento o incluso de los combustibles alternativos bajos o neutros en carbono. Es esperable que el mercado de vehículos de energías alternativas se desarrolle y que la mayor existencia de modelos y la competencia (junto a la I+D)

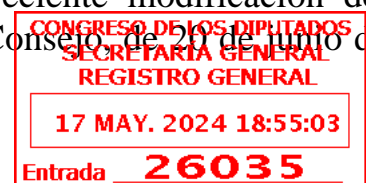


hagan disminuir el precio del vehículo por mayores volúmenes de fabricación y desarrollo de baterías más económicas y potentes.

En el corto plazo, existen ayudas públicas que tratan de compensar esa mayor inversión inicial para las empresas pioneras en esta transformación. Por ejemplo, hace algo más de dos años que se aprobó el Real Decreto 983/2021, de 16 de noviembre, por el que se aprueba la concesión directa a las Comunidades Autónomas y a las Ciudades de Ceuta y Melilla de ayudas para la transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas privadas prestadoras de servicios de transporte por carretera, así como de empresas que realicen transporte privado complementario, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y la evolución en la solicitud de ayudas refleja un claro éxito en su ejecución. Esta norma regula las ayudas de 400 millones de euros que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible dirige para impulsar la descarbonización del transporte profesional por carretera a través de la transferencia de esos fondos para su gestión por parte de las Comunidades y Ciudades Autónomas con cargo al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), financiado con fondos Next Generation EU. Los potenciales adjudicatarios de los fondos son los autónomos y las empresas privadas de transporte de mercancías y/o viajeros domiciliadas en cada Comunidad y Ciudad Autónoma, así como las empresas que efectúan transporte privado complementario. Las actuaciones subvencionables son el achatarramiento de vehículos diésel o gasolina, la adquisición de vehículos nuevos de energías alternativas, el “Retrofit”, la implantación de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos y la adquisición de semirremolques.

Con datos a 29 de febrero de 2024, se han recibido más de 19.000 solicitudes por valor de 517,4 millones de euros, superando los 400 millones presupuestados para este programa. De las solicitudes recibidas por las Comunidades y Ciudades Autónomas, según el tipo de actividad, el 44 del presupuesto solicitado se pide para la adquisición de camiones y autobuses de energías alternativas bajas en carbono, 227 millones de euros. Hasta la fecha se han registrado solicitudes de subvención para 1.623 autobuses y 737 camiones de energías alternativas bajas en carbono entre todas las comunidades autónomas. Estos datos revelan un éxito en cuanto al impulso del programa al desarrollo de este mercado en España, lo que sin duda fomentará que cada vez más empresas opten por esta transformación que se está dando en toda Europa. Continuar con los esfuerzos hacia esta transformación garantiza la competitividad de nuestras empresas en un mercado exterior cada vez más modernizado y moldeado por los objetivos comunes.

En cuanto a la posible excepción de este sector en la política europea relativa a la descarbonización del transporte, España está haciendo y hace un esfuerzo muy importante en las negociaciones legislativas en Europa para proteger este sector fundamental en nuestra economía. Como ejemplo, en la reciente modificación del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de junio de





2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO2 para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) nº 595/2009 y (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 96/53/CE del Consejo, España ha conseguido que se incluya, en la prevista revisión de la Comisión de 2027, un análisis específico para países periféricos y el transporte de productos perecederos. En 2027 se analizará también, entre otros, el despliegue de infraestructuras de recarga o los combustibles “neutros”, que son condiciones de contorno necesarias para llevar a cabo esta transformación.

Autónomos y pymes de transporte de viajeros por carretera y empresas que intervienen en el transporte de mercancías por carretera tienen hasta el 30 de junio para solicitar las ayudas para la modernización y digitalización de sus empresas. Se trata de un programa de subvenciones que arrancó en 2022, y que se ha financiado con 110 millones de euros provenientes de los fondos europeos Next Generation y transferidos por el Ministerio de Transportes a las Comunidades Autónomas, Ceuta y Melilla en cuantías directamente proporcionales a su población. Estas ayudas buscan subvencionar la transformación y modernización de autónomos y pymes dedicados al transporte por carretera, para implementar procesos y servicios de digitalización que les permitirán ser más competitivos en el entorno nacional y europeo, además de adecuar sus sistemas de control administrativo a las exigencias legales de digitalización marcadas por las normativas europea y nacional. Entre los conceptos subvencionables, está el tacógrafo inteligente de segunda generación. Cabe recordar que todos los vehículos de transporte de mercancías o de pasajeros con tacógrafo analógico o digital deberán llevar un tacógrafo digital inteligente de segunda generación a partir de enero de 2025 para poder hacer transporte internacional. Esta fecha se extiende hasta el 21 de agosto de 2025 para vehículos con tacógrafo inteligente de 1ª generación.

En el siguiente [enlace](#) está toda la información sobre este programa.

Madrid, 17 de mayo de 2024