

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE PRESUPUESTOS

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURAL
BEL ACCENSI, FERRAN

Por medio del presente escrito se solicita la **corrección** de la enmienda número 2757 presentada a la iniciativa Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2023. (núm. expte.: 121/000125).

Exponiendo a continuación el contenido de la enmienda original registrada y el texto de la enmienda corregida.

Congreso de los Diputados, a 11 de noviembre de 2022

Firmado electrónicamente por

Ferran Bel Accensi, Diputado del Grupo Parlamentario Plural (JxCat-JUNTS (PDeCAT))
Míriam Nogueras i Camero, Portavoz adjunto Grupo Parlamentario Plural

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE PRESUPUESTOS

Expediente: 121/000125

Nº Enmienda: 2757 (original)

N. Registro original: 15554

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURAL

BEL ACCENSI, FERRAN

De modificación de partidas

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

ALTA

Sección: 17. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Servicio: 20. Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Programa: 441M. Subvenciones y apoyo al transporte terrestre.

Artículo: 78. Para promover el Plan de choque de movilidad sostenible: Incentivos al despliegue y operación de infraestructuras de recarga pública rápida de alta potencia (≥ 150 kw).

Importe: 300.000 miles de euros.

BAJA

Sección: 17. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Servicio: 38. Dirección General de Carreteras.

Programa: 453C. Conservación y explotación de carreteras.

Artículo: 611. Otros.

Importe: 300.000 miles de euros.

JUSTIFICACIÓN

El Gobierno de España y el Congreso de los Diputados han declarado, en distintas fechas (septiembre de 2019 y enero de 2020) la emergencia climática en España. España es, pues, un país pionero en esa declaración.

España también ha defendido en julio pasado ante la UE acelerar el calendario de reducción de emisiones de CO2 en la automoción. En concreto, adelantar el fin del motor de combustión en turismos y comerciales ligeros de 2040 a 2035 y la reducción de emisiones a 2030 ha pasado al -55% (-50% en comerciales) frente a los anteriores -37,5% (-31% en comerciales). España es, pues, también pionera y protagonista en la petición de acelerar los objetivos.

No hay que olvidar que también se están ahora discutiendo los objetivos relativos a los vehículos industriales, los cuales es muy probable que también se acuerde acelerar la descarbonización del transporte de mercancías y personas.

En este sentido, España ha introducido dos programas encaminados a acelerar la descarbonización del transporte. Por un lado, el programa de incentivos para la renovación de los vehículos de transporte (MITMA MOVES) para impulsar el mercado de energías alternativas focalizado en la electrificación, aunque incluyendo ayudas a vehículos de gas exclusivamente para el transporte de personas. Y por otro, sendos Programas de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano en 2021 y 2022. Este programa, entre otras iniciativas, incluye subvenciones para flotas municipales de autobuses y camiones exclusivamente eléctricos y de hidrógeno.

Es decir, que los programas de ayuda puestos en marcha por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana están enfocados exclusivamente a la electrificación sin tener en consideración los vehículos de carga con propulsión a gas. Todo ello, viene derivado de que la Comisión no permite subvención este tipo de vehículos con fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

Sin embargo, el camión propulsado por gas natural es una alternativa real a la propulsión diésel mayoritaria en el transporte de mercancías, por lo tanto, una solución inmediata para la descarbonización del transporte. En los últimos años el gas natural ha ido abriéndose paso con una cuota creciente en el mercado hasta situarse en el 4,3% al finalizar 2021. Esto supone un volumen de cerca de 900 camiones N2 (hasta 12 toneladas) y N3 (de más de 12 toneladas) vendidos en el mercado español. Los vehículos más ligeros estarían, en buena parte, enfocados a los servicios municipales.

Los vehículos para el transporte a larga distancia, los N3 con pesos superiores a 16 toneladas, suponen el mayor volumen de camiones de gas en el mercado, derivado fundamentalmente de que ésta es la única alternativa al transporte de mercancías en sustitución de los vehículos diésel.

Como referencia los vehículos eléctricos suponen en 2021 tan sólo un 0,14 de la cuota del mercado.

El vehículo de gas es en este momento fundamental en el proceso de descarbonización en vehículos pesados, por los siguientes aspectos:

- El GNC es uno de los combustibles más empleados en el transporte municipal de pasajeros y en los camiones de recogida de residuos. Según establece la Directiva 2019/1161 que modifica la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes, los servicios de transporte de pasajeros por carretera, la recolección de desperdicios y servicios de envío postal y de paquetería deberán hacerse con vehículos sostenibles, entre los que se encuentran aquellos que emplean GNC. Desde el 2 de agosto de 2021 se establece para España que el 10% del número total de vehículos públicos deben de ser de bajo impacto ambiental (eléctrico, hidrogeno, biometano, GNL, GNC y GLP)
- El gas natural aporta importantes beneficios medioambientales para la calidad del aire y la descarbonización, dado que reduce las emisiones de CO2 frente a los combustibles convencionales y puede mejorarlo mediante la mezcla con otros gases renovables, como son el hidrógeno, el biometano o el gas sintético.
- Por ello, los vehículos de gas tienen unas emisiones contrastadas de CO2 menores que los vehículos diésel tal y como ponen de manifiesto algunos informes internacionales. De hecho, se ha podido comprobar, mediante la documentación VECTO, que las emisiones, para vehículos equivalentes de ambas propulsiones, son favorables a la tecnología del gas. En concreto, se obtienen para el gas respecto al diésel unas emisiones menores que oscilaban entre el -7% y el -15% para los vehículos de reparto regional, y entre el -6% y el -8% para el largo recorrido.
- España además fabrica vehículos pesados de gas natural. En nuestro país, más del 20% de la fabricación de vehículo pesado corresponde a vehículos que incorporan la tecnología de gas. En total fueron fabricados 3.500 camiones en 2019 que ascendieron a 5.500 vehículos en 2021. La falta de apoyo puede condicionar las inversiones relacionadas con asignaciones de vehículos a las fábricas españolas.
- Otros países europeos fabricantes, como Italia y Alemania, están apoyando esta propulsión en sus planes de ayuda y llevan años haciéndolo. En concreto, Italia lanzó un programa en 2020 que ha ido ampliándose hasta el 2022 en el que, además, de otras propulsiones, se ha subvencionado la compra de camiones de gas. En concreto, los vehículos más pesados (que superan las 15,9 toneladas) han disfrutado de una subvención de 20.000 €. Se espera que en las próximas semanas Italia desvele un nuevo plan de incentivos para la compra de vehículos de gas natural para 2022 y 2023, que se estima que aportará unos 25.000 euros por camión al cliente final.

Este es también el caso de Alemania, que ha tenido un programa ayudas a la compra de vehículos durante el año 2020, entre los que estaban incluidos los vehículos de gas. En este caso establece dos franjas de incentivo dependiendo de la tipología del gas. Para Gas Natural Comprimido (GNC) se accedía a una ayuda de 8.000€ y para el Gas Natural Licado (GNL) esta ayuda era de 12.000€.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación **jqp7urd9kd9h** en <https://app.congreso.es/comregtele/web/ficherosDeFirma.action?csv=jqp7urd9kd9h>

Asimismo, Alemania renovó hasta 2023 la exención del peaje de las autopistas para los vehículos de gas natural de más de 7,5 toneladas, así como para los eléctricos y de pila de combustible (BEV Y FCEV).

- El transporte terrestre a gas es uno de los vectores importantes para el desarrollo del biometano en España. La hoja de ruta del biogás en España, en tramitación en este momento, tiene como punto fundamental la utilización del biometano por parte del transporte ya que es una oportunidad tecnológicamente madura y medioambientalmente beneficiosa. Los vehículos de propulsión a gas de transporte pesado que se puedan subvencionar ahora ya están preparados para utilizar biometano, por lo que la generación de flotas con este tipo de vehículos será uno de los factores que permitirán empujar el desarrollo de la producción de biometano en los próximos años y cumplir así con los objetivos de la hoja de ruta del biogás. Además, el futuro desarrollo del biometano tendrá otra importante ventaja para los transportistas. La red de asistencia técnica tiene hoy en día toda la capacidad y los recursos para reparar un vehículo de biometano, y las estaciones de servicio de gas natural también podrían ser utilizadas para administrar Bio-GNC y Bio-GNL sin ningún requisito técnico adicional.

En definitiva, la ausencia de ayudas a los camiones de gas potencia la presencia de los vehículos diésel y frena el desarrollo del mercado de biogás en España. Además, no se debe menospreciar el impacto que podría tener sobre las decisiones de inversión en las plantas españolas que actualmente están produciendo este tipo de vehículos,

En este marco, se considera necesario incluir una nueva partida de fondos propios del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda que complemente a la partida prevista en el programa 45AA C01.101 destinada a "Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano. Infraestructuras y Ecosistemas resilientes".

En este caso se introduce en la Ley de Presupuestos un nuevo programa 456 "Programa de ayudas a la renovación del parque de vehículos industriales con propulsión de gas" que, al margen del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia antes mencionado, permite habilitar una partida para la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para impulsar un programa de ayudas específico para los vehículos de gas al igual que tienen otros países como Italia o han tenido recientemente como Alemania.

Se propone en concreto que se destine a esta nueva partida una cuantía de 30 M€. Esta cuantía es la necesaria teniendo en cuenta que debería ser esperable que el mercado de camiones de gas pueda casi duplicarse respecto a los volúmenes actuales y alcanzar al menos los 1.700 vehículos.

Esta medida es puntual, y en modo alguno invalida el esfuerzo de nuevos modelos electrificados y de hidrógeno que están entrando en el mercado, apoyados por el programa MOVES del MITMA.

Consideramos que la introducción de una nueva partida de estas características es posible ya que los ingresos del Estado y las CC.AA. están aumentando gracias al sector del automóvil.

Tras la introducción de la nueva medición de emisiones de CO₂, se ha incrementado el impuesto medio de matriculación pagado por vehículo en un 60%, pasando de 471,8 €/vehículo en 2019 a los 768 €/vehículo hasta septiembre de 2022, también según información de la AEAT.

Por otro lado, y como consecuencia de las dificultades de aprovisionamiento, la evolución de la inflación y los costes de transporte de los últimos años se ha incrementado el precio de los vehículos. Según la AEAT este incremento ha sido del 23,8% en los últimos tres años. El precio medio de los vehículos sujetos al impuesto de matriculación ha pasado a tener un precio antes de impuestos de 18.500€ en 2019 a 23.077 € en septiembre de 2022.

Todo ello, hace del vehículo una fuente de ingresos potente, incluso más potente que hace unos años, ya que actualmente cada vehículo nuevo, de media, está pagando 297 € más por el impuesto de matriculación y 960 € más por el IVA. En total las arcas públicas están ingresando por cada vehículo 1.250 € más que en 2019.

Como consecuencia de este aumento de recaudación por vehículo y teniendo en cuenta una previsión moderada de mercado para los próximos años, la recaudación adicional a la esperada en 2023 supera los 1.000 M€.

Por otro lado, la escalada de precios de los carburantes también está generando un aumento de ingresos adicionales, tanto del Impuesto Especial sobre los Hidrocarburos como por el IVA aplicado a los mismos.

En el primer semestre del año 2022 el precio final del gasóleo de automoción ha crecido un 53% y el de la gasolina un 64% respecto a la media del año 2021. Como consecuencia de esta circunstancia, se ha incrementado la recaudación en 1.000 M€ en solo seis meses, en el que ya se contempla la reducción derivada de la subvención de los 20 céntimos el litro.

Por lo tanto, esta nueva dotación que se propone incluir pretende revertir parte de estos ingresos generados por el sector para impulsar medidas necesarias para la descarbonización del transporte en línea con los objetivos marcados por Europa y apoyados por España.

Corrección

A LA MESA DE LA COMISIÓN DE PRESUPUESTOS

Expediente: 121/000125

Nº Enmienda: 2757 (corregida)

AUTORES

GRUPO PARLAMENTARIO PLURAL

BEL ACCENSI, FERRAN

De modificación de partidas

Sección: 17 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

ALTA

Sección: 17. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Servicio: 20. Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Programa: 441M. Subvenciones y apoyo al transporte terrestre.

Artículo: 78. Para promover el Plan de choque de movilidad sostenible: Incentivos al despliegue y operación de infraestructuras de recarga pública rápida de alta potencia (≥ 150 kw).

Importe: 300.000 miles de euros.

BAJA

Sección: 17. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Servicio: 38. Dirección General de Carreteras.

Programa: 453C. Conservación y explotación de carreteras.

Capítulo 6. Inveriones reales.

Importe: 300.000 miles de euros.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación jqp7urd9kd9h en <https://app.congreso.es/comregtele/web/ficherosDeFirma.action?csv=jqp7urd9kd9h>

JUSTIFICACIÓN

El Gobierno de España y el Congreso de los Diputados han declarado, en distintas fechas (septiembre de 2019 y enero de 2020) la emergencia climática en España. España es, pues, un país pionero en esa declaración.

España también ha defendido en julio pasado ante la UE acelerar el calendario de reducción de emisiones de CO2 en la automoción. En concreto, adelantar el fin del motor de combustión en turismos y comerciales ligeros de 2040 a 2035 y la reducción de emisiones a 2030 ha pasado al -55% (-50% en comerciales) frente a los anteriores -37,5% (-31% en comerciales). España es, pues, también pionera y protagonista en la petición de acelerar los objetivos.

No hay que olvidar que también se están ahora discutiendo los objetivos relativos a los vehículos industriales, los cuales es muy probable que también se acuerde acelerar la descarbonización del transporte de mercancías y personas.

En este sentido, España ha introducido dos programas encaminados a acelerar la descarbonización del transporte. Por un lado, el programa de incentivos para la renovación de los vehículos de transporte (MITMA MOVES) para impulsar el mercado de energías alternativas focalizado en la electrificación, aunque incluyendo ayudas a vehículos de gas exclusivamente para el transporte de personas. Y por otro, sendos Programas de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano en 2021 y 2022. Este programa, entre otras iniciativas, incluye subvenciones para flotas municipales de autobuses y camiones exclusivamente eléctricos y de hidrógeno.

Es decir, que los programas de ayuda puestos en marcha por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana están enfocados exclusivamente a la electrificación sin tener en consideración los vehículos de carga con propulsión a gas. Todo ello, viene derivado de que la Comisión no permite subvención este tipo de vehículos con fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

Sin embargo, el camión propulsado por gas natural es una alternativa real a la propulsión diésel mayoritaria en el transporte de mercancías, por lo tanto, una solución inmediata para la descarbonización del transporte. En los últimos años el gas natural ha ido abriéndose paso con una cuota creciente en el mercado hasta situarse en el 4,3% al finalizar 2021. Esto supone un volumen de cerca de 900 camiones N2 (hasta 12 toneladas) y N3 (de más de 12 toneladas) vendidos en el mercado español. Los vehículos más ligeros estarían, en buena parte, enfocados a los servicios municipales.

Los vehículos para el transporte a larga distancia, los N3 con pesos superiores a 16 toneladas, suponen el mayor volumen de camiones de gas en el mercado, derivado fundamentalmente de que ésta es la única alternativa al transporte de mercancías en sustitución de los vehículos diésel.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación **jqp7urd9kd9h** en <https://app.congreso.es/comregtele/web/ficherosDeFirma.action?csv=jqp7urd9kd9h>

Como referencia los vehículos eléctricos suponen en 2021 tan sólo un 0,14 de la cuota del mercado.

El vehículo de gas es en este momento fundamental en el proceso de descarbonización en vehículos pesados, por los siguientes aspectos:

- El GNC es uno de los combustibles más empleados en el transporte municipal de pasajeros y en los camiones de recogida de residuos. Según establece la Directiva 2019/1161 que modifica la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes, los servicios de transporte de pasajeros por carretera, la recolección de desperdicios y servicios de envío postal y de paquetería deberán hacerse con vehículos sostenibles, entre los que se encuentran aquellos que emplean GNC. Desde el 2 de agosto de 2021 se establece para España que el 10% del número total de vehículos públicos deben de ser de bajo impacto ambiental (eléctrico, hidrógeno, biometano, GNL, GNC y GLP)
- El gas natural aporta importantes beneficios medioambientales para la calidad del aire y la descarbonización, dado que reduce las emisiones de CO2 frente a los combustibles convencionales y puede mejorarlo mediante la mezcla con otros gases renovables, como son el hidrógeno, el biometano o el gas sintético.
- Por ello, los vehículos de gas tienen unas emisiones contrastadas de CO2 menores que los vehículos diésel tal y como ponen de manifiesto algunos informes internacionales. De hecho, se ha podido comprobar, mediante la documentación VECTO, que las emisiones, para vehículos equivalentes de ambas propulsiones, son favorables a la tecnología del gas. En concreto, se obtienen para el gas respecto al diésel unas emisiones menores que oscilaban entre el -7% y el -15% para los vehículos de reparto regional, y entre el -6% y el -8% para el largo recorrido.
- España además fabrica vehículos pesados de gas natural. En nuestro país, más del 20% de la fabricación de vehículo pesado corresponde a vehículos que incorporan la tecnología de gas. En total fueron fabricados 3.500 camiones en 2019 que ascendieron a 5.500 vehículos en 2021. La falta de apoyo puede condicionar las inversiones relacionadas con asignaciones de vehículos a las fábricas españolas.
- Otros países europeos fabricantes, como Italia y Alemania, están apoyando esta propulsión en sus planes de ayuda y llevan años haciéndolo. En concreto, Italia lanzó un programa en 2020 que ha ido ampliándose hasta el 2022 en el que, además, de otras propulsiones, se ha subvencionado la compra de camiones de gas. En concreto, los vehículos más pesados (que superan las 15,9 toneladas) han disfrutado de una subvención de 20.000 €. Se espera que en las próximas semanas Italia desvele un nuevo plan de incentivos para la compra de vehículos de gas natural para 2022 y 2023, que se estima que aportará unos 25.000 euros por camión al cliente final.

Este es también el caso de Alemania, que ha tenido un programa ayudas a la compra de vehículos durante el año 2020, entre los que estaban incluidos los vehículos de gas. En este caso establece dos franjas de incentivo dependiendo de la tipología del gas. Para Gas Natural Comprimido (GNC) se accedía a una ayuda de 8.000€ y para el Gas Natural Licado (GNL) esta ayuda era de 12.000€.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación **jqp7urd9kd9h** en <https://app.congreso.es/comregtele/web/ficherosDeFirma.action?csv=jqp7urd9kd9h>

Asimismo, Alemania renovó hasta 2023 la exención del peaje de las autopistas para los vehículos de gas natural de más de 7,5 toneladas, así como para los eléctricos y de pila de combustible (BEV Y FCEV).

- El transporte terrestre a gas es uno de los vectores importantes para el desarrollo del biometano en España. La hoja de ruta del biogás en España, en tramitación en este momento, tiene como punto fundamental la utilización del biometano por parte del transporte ya que es una oportunidad tecnológicamente madura y medioambientalmente beneficiosa. Los vehículos de propulsión a gas de transporte pesado que se puedan subvencionar ahora ya están preparados para utilizar biometano, por lo que la generación de flotas con este tipo de vehículos será uno de los factores que permitirán empujar el desarrollo de la producción de biometano en los próximos años y cumplir así con los objetivos de la hoja de ruta del biogás. Además, el futuro desarrollo del biometano tendrá otra importante ventaja para los transportistas. La red de asistencia técnica tiene hoy en día toda la capacidad y los recursos para reparar un vehículo de biometano, y las estaciones de servicio de gas natural también podrían ser utilizadas para administrar Bio-GNC y Bio-GNL sin ningún requisito técnico adicional.

En definitiva, la ausencia de ayudas a los camiones de gas potencia la presencia de los vehículos diésel y frena el desarrollo del mercado de biogás en España. Además, no se debe menospreciar el impacto que podría tener sobre las decisiones de inversión en las plantas españolas que actualmente están produciendo este tipo de vehículos,

En este marco, se considera necesario incluir una nueva partida de fondos propios del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda que complemente a la partida prevista en el programa 45AA C01.I01 destinada a “Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano. Infraestructuras y Ecosistemas resilientes”.

En este caso se introduce en la Ley de Presupuestos un nuevo programa 456 “Programa de ayudas a la renovación del parque de vehículos industriales con propulsión de gas” que, al margen del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia antes mencionado, permite habilitar una partida para la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para impulsar un programa de ayudas específico para los vehículos de gas al igual que tienen otros países como Italia o han tenido recientemente como Alemania.

Se propone en concreto que se destine a esta nueva partida una cuantía de 30 M€. Esta cuantía es la necesaria teniendo en cuenta que debería ser esperable que el mercado de camiones de gas pueda casi duplicarse respecto a los volúmenes actuales y alcanzar al menos los 1.700 vehículos.

Esta medida es puntual, y en modo alguno invalida el esfuerzo de nuevos modelos electrificados y de hidrógeno que están entrando en el mercado, apoyados por el programa MOVES del MITMA.

Consideramos que la introducción de una nueva partida de estas características es posible ya que los ingresos del Estado y las CC.AA. están aumentando gracias al sector del automóvil.

La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el Código Seguro de Verificación **jqp7urd9kd9h** en <https://app.congreso.es/comregtele/web/ficherosDeFirma.action?csv=jqp7urd9kd9h>

Tras la introducción de la nueva medición de emisiones de CO₂, se ha incrementado el impuesto medio de matriculación pagado por vehículo en un 60%, pasando de 471,8 €/vehículo en 2019 a los 768 €/vehículo hasta septiembre de 2022, también según información de la AEAT.

Por otro lado, y como consecuencia de las dificultades de aprovisionamiento, la evolución de la inflación y los costes de transporte de los últimos años se ha incrementado el precio de los vehículos. Según la AEAT este incremento ha sido del 23,8% en los últimos tres años. El precio medio de los vehículos sujetos al impuesto de matriculación ha pasado a tener un precio antes de impuestos de 18.500€ en 2019 a 23.077 € en septiembre de 2022.

Todo ello, hace del vehículo una fuente de ingresos potente, incluso más potente que hace unos años, ya que actualmente cada vehículo nuevo, de media, está pagando 297 € más por el impuesto de matriculación y 960 € más por el IVA. En total las arcas públicas están ingresando por cada vehículo 1.250 € más que en 2019.

Como consecuencia de este aumento de recaudación por vehículo y teniendo en cuenta una previsión moderada de mercado para los próximos años, la recaudación adicional a la esperada en 2023 supera los 1.000 M€.

Por otro lado, la escalada de precios de los carburantes también está generando un aumento de ingresos adicionales, tanto del Impuesto Especial sobre los Hidrocarburos como por el IVA aplicado a los mismos.

En el primer semestre del año 2022 el precio final del gasóleo de automoción ha crecido un 53% y el de la gasolina un 64% respecto a la media del año 2021. Como consecuencia de esta circunstancia, se ha incrementado la recaudación en 1.000 M€ en solo seis meses, en el que ya se contempla la reducción derivada de la subvención de los 20 céntimos el litro.

Por lo tanto, esta nueva dotación que se propone incluir pretende revertir parte de estos ingresos generados por el sector para impulsar medidas necesarias para la descarbonización del transporte en línea con los objetivos marcados por Europa y apoyados por España.