

## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/917

16/07/2019

2856

**AUTOR/A:** RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, Melisa (GCs); DE QUINTO ROMERO, Marcos (GCs)

#### RESPUESTA:

El Gobierno, a través de la actuación del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, tiene como objetivo incrementar la competitividad de las empresas e impulsar un tejido industrial sostenible. Para ello, desarrolla una política industrial activa que pivota sobre tres pilares: la reindustrialización y la competitividad, la digitalización y el impulso tecnológico a empresas y sectores industriales con gran efecto tractor.

Esta política tiene como referencia estratégica las Directrices Generales de la Nueva Política Industrial Española 2030, un marco estratégico en consonancia con la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Estas Directrices contienen unos ejes con medidas dirigidas a mejorar el entorno y las capacidades de las empresas industriales respecto a factores competitivos tales como la financiación, la innovación o los costes energéticos. Adicionalmente, se han publicado unas agendas sectoriales donde se plasman los desafíos más importantes a los que se enfrentan los sectores y se definen unas líneas de actuación.

La concreción de esta política industrial se plasma en una serie de iniciativas o programas que el citado Ministerio pone a disposición de las empresas con el objetivo de impulsar su competitividad, como son, por ejemplo, el Programa de apoyo financiero a la inversión industrial en el marco de la política pública de reindustrialización y fomento de la competitividad industrial, el Programa de apoyo financiero a los proyectos de Investigación, Desarrollo e Innovación (I+D+i) en el ámbito de la Industria Conectada, el Programa de crecimiento empresarial o las facilidades financieras que se promueven a través de las Sociedades Empresa Nacional de Innovación S.A (ENISA) y la Compañía Española de Reafianzamiento S.A. (CERSA), adscritas al Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.



Respecto a la promoción de la fabricación de vehículos eléctricos, se informa que actualmente el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), adscrito al Ministerio para la Transición Ecológica, está ejecutando el Programa MOVES Vehículos e Infraestructura, dotado con 45 millones de euros.

Asimismo, se han publicado las bases reguladoras del Programa MOVES Proyectos Singulares, dotado con 15 millones de euros, para financiar proyectos innovadores en movilidad y desarrollos tecnológicos en electromovilidad. Complementariamente, para los sectores difusos se desarrollan los Proyectos Clima, que apoyan la movilidad eléctrica como forma de reducción de emisiones en el sector del transporte.

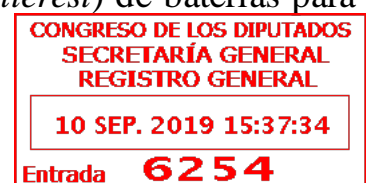
Por la parte de apoyo a la oferta y la I+D+i, las empresas cuentan con los instrumentos horizontales de ayuda del Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI) y del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, así como incentivos fiscales para la adquisición de estos vehículos.

En cuanto a las medidas legislativas, cabe destacar el Real Decreto-ley 15/2018, de 5 de octubre, de medidas urgentes para la transición energética y la protección de los consumidores, que ha permitido liberalizar la actividad de recarga eléctrica y el Anteproyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética —aprobado por el Gobierno en febrero de 2019— que establece que los prestadores de servicio de recarga deben remitir por medios telemáticos al Ministerio para la Transición Ecológica información actualizada de los puntos, y que prevé que las estaciones de servicio con un volumen de ventas determinado instalen infraestructura de recarga eléctrica.

En lo que se refiere a la infraestructura de recarga, cabe señalar que actualmente el Gobierno está trabajando en un proyecto europeo con otros Estados miembros con el fin de agrupar la información y localización de los puntos de recarga en España (llamada iniciativa PSA-IDACS). Asimismo, también trabaja intensamente en impulsar la formación de consorcios empresariales para la presentación a los programas de ayuda europeos de proyectos de inversión en puntos de recarga rápida públicos, lo que permitirá la instalación de cientos de puntos de recarga rápida y ultrarrápida.

Este apoyo público y el desarrollo del propio mercado está propiciando en los últimos meses un mayor interés en la movilidad eléctrica por parte de las empresas, tanto para el desarrollo de la infraestructura de los puntos de recarga como para la asignación en nuestras plantas de nuevos modelos eléctricos.

La tecnología de las baterías también es objeto de atención por parte del Gobierno. Actualmente se impulsa la participación de empresas españolas en la iniciativa IPCEI (*Important Projects of Common European Interest*) de baterías para la





formación de consorcios europeos de desarrollo de la tecnología de baterías para movilidad.

Igualmente, hay que destacar también el reciente Plan Estratégico de Apoyo Integral al Sector de Automoción, una hoja de ruta para el proceso de transición hacia un nuevo modelo de movilidad sostenible. Este documento fue presentado en marzo de 2019 por la Ministra de Industria, Comercio y Turismo.

En este marco se prevé la creación de una Mesa de Movilidad Sostenible, la revisión de la fiscalidad de los vehículos, el impulso a las inversiones en I+D+i para la producción en España de modelos más sostenibles y nuevos Planes y medidas de apoyo para la penetración de vehículos de cero y bajas emisiones.

En cuanto a las tecnologías en materia de movilidad sostenible, el objetivo del Gobierno, así como el de la Unión Europea en su conjunto, es la descarbonización progresiva del transporte, lo que en la práctica significa que, en el futuro, el transporte deberá ser con vehículos cero emisiones. No obstante, dadas las distintas necesidades de transporte (urbano, particular, comercial, pesado, de transporte de viajeros, etc.) y la evolución natural y el potencial de desarrollo de cada tecnología, no se puede tener certeza absoluta de cuál será la mejor solución para el futuro.

Es por ello que, al menos a corto y medio plazo, se impondrá la coexistencia de distintas tecnologías de propulsión: desde los vehículos de combustión tradicionales más modernos, pasando por los vehículos de GLP, Gas Natural e híbridos, hasta los vehículos eléctricos y de hidrógeno de cero emisiones, y todo ello sin olvidar el biogás y los biocarburantes (biodiesel, bioetanol).

En este contexto, el enfoque de las Administraciones Públicas en general debe responder al principio de neutralidad tecnológica, permitiendo que las distintas tecnologías se vayan desarrollando y mejorando progresivamente, y que el mercado vaya adoptando aquella que sea la adecuada y que responda a sus necesidades reales de transporte; en definitiva, la mejor tecnología disponible para cada uso.

Por otro lado, respecto al escenario al que se hace referencia en la pregunta formulada por Su Señoría, proporcionado en el Informe sobre vehículo eléctrico, se señala que es diferente al escenario analizado en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC), ya que el escenario objetivo del Plan Nacional es más ambicioso, dado que debe alcanzar unos objetivos de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>, de mejora de eficiencia energética y de penetración de energías renovables a la altura de los compromisos adquiridos en el Acuerdo de París, así como con los objetivos fijados por la Comisión Europea en sus respectivas Directivas de eficiencia energética y promoción de energías renovables.



En el PNIEC, las previsiones, de la evolución de consumos energéticos, del parque de vehículos, de porcentaje de participación de energías renovables en el mix de generación de energía eléctrica y final, así como de evolución de las ventas de vehículos eléctricos al año 2030, son objetivos coherentes entre sí y ambiciosos para dar respuesta a los objetivos a los que el Gobierno de España se ha comprometido en el marco de la Unión Europea.

Igualmente, en el PNIEC, los impactos macroeconómicos, así como las medidas necesarias para alcanzar dichos objetivos, son igualmente coherentes y ajustados al cumplimiento del Plan.

Asimismo, para el caso concreto del número de vehículos eléctricos esperados, cabe señalar que el objetivo de 5 millones de vehículos eléctricos fijados en el PNIEC, es un objetivo para todas las categorías de vehículos (motos, turismos, furgonetas, autobuses, etc.), englobando eléctricos puros e híbridos enchufables, mientras que el Informe de la Universidad de Comillas se refiere únicamente a turismos.

El PNIEC contempla un crecimiento exponencial de las ventas de vehículos eléctricos que experimentará crecimientos significativos cuando se alcance la paridad de precio entre los vehículos de combustión y los eléctricos, lo que los fabricantes esperan que ocurra hacia 2022-2025.

El PNIEC, entre otras medidas, prevé poner en marcha medidas de apoyo económico, aumentando el presupuesto destinado a ayudas, analizar una reforma fiscal en el sector del automóvil que internalice las externalidades de los combustibles fósiles, así como dar apoyo a los ayuntamientos para fomentar las restricciones al acceso de los vehículos más contaminantes en los centros urbanos de más de 50.000 habitantes.

El PNIEC, por tanto, ha previsto un escenario objetivo que permite fijar la evolución de las ventas de vehículos eléctricos de manera que en 2030 se alcancen los 5 millones de vehículos en el parque, lo que representará cerca de un 12-14%, en función de la evolución del número total de vehículos del parque, que se espera no solo no aumente sino que se reduzca, debido a la intensificación de las medidas de cambio modal y fomento del transporte público y compartido, que también prevé el PNIEC.

Madrid, 10 de septiembre de 2019