



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

Serie B:
PROPOSICIONES DE LEY

10 de febrero de 2023

Núm. 317-1

Pág. 1

PROPOSICIÓN DE LEY

122/000293 **Proposición de Ley de modificación del Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de renovables, para implementar la agilidad de los procesos de conversión de vehículos con motor de combustión en vehículos con motor de batería eléctrica o de pilas de combustible, «retrofit».**

Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(122) Proposición de ley de Grupos Parlamentarios del Congreso.

Autor: Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Proposición de Ley de modificación del Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de renovables, para implementar la agilidad de los procesos de conversión de vehículos con motor de combustión en vehículos con motor de batería eléctrica o de pilas de combustible, «retrofit».

Acuerdo:

Admitir a trámite, trasladar al Gobierno a los efectos del artículo 126 del Reglamento, publicar en el Boletín Oficial de las Cortes Generales y notificar al autor de la iniciativa.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 7 de febrero de 2023.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 124 y siguientes del Reglamento de la Cámara, formula la siguiente Proposición de Ley de modificación del Real Decreto Ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de renovables, para implementar la agilidad de los procesos de conversión de vehículos con motor de combustión en vehículos con motor de batería eléctrica o de pilas de combustible, «retrofit».

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de febrero de 2023.—**Concepción Gamarra Ruiz-Clavijo**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

PROPOSICIÓN DE LEY DE MODIFICACIÓN DEL REAL DECRETO-LEY 29/2021, DE 21 DE DICIEMBRE, POR EL QUE SE ADOPTAN MEDIDAS URGENTES EN EL ÁMBITO ENERGÉTICO PARA EL FOMENTO DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA, EL AUTOCONSUMO Y EL DESPLIEGUE DE RENOVABLES, PARA IMPLEMENTAR LA AGILIDAD DE LOS PROCESOS DE CONVERSIÓN DE VEHÍCULOS CON MOTOR DE COMBUSTIÓN EN VEHÍCULOS CON MOTOR DE BATERÍA ELÉCTRICA O DE PILAS DE COMBUSTIBLE, «RETROFIT»

Exposición de motivos

I

El Real Decreto 736/1988, de 8 de julio, por el que se regulaba la tramitación de las reformas de importancia de vehículos de carretera y se modificaba el artículo 252 del Código de la Circulación, se configuró en nuestro ordenamiento jurídico como un hito elemental para llevar a cabo las modificaciones de vehículos en condiciones de seguridad.

Esta norma, además del objetivo anterior, fijaba un propósito nuclear para todos los procesos de modificación de los vehículos: la agilidad. De manera expresa se señalaba en su exposición de motivos que el mismo se dictaba con el «fin de agilizar la tramitación de las solicitudes de autorización de reformas de importancia». Esto es, el ordenamiento español actual ha pretendido desde hace tiempo garantizar la agilidad de la tramitación en las autorizaciones de reformas, como mecanismo indiscutible para facilitar la consecución de sus objetivos.

Esta disposición normativa se sustituyó por el Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos, que fue dictado al amparo de la corriente legislativa marcada por la normativa europea, y en aras a la modernización de tal sistema, manteniendo —no obstante— el espíritu y finalidad de la norma que derogaba, con el fin de asegurar el cumplimiento de los requisitos técnicos exigidos para su circulación mediante una revisión del «Servicio Técnico de Reformas», como entidad designada para la homologación con arreglo al reporte de las reformas tipificadas en el Real Decreto citado y según lo dispuesto en el «Manual de Reformas de Importancia» (Anexo 7.4) del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, Sección I (M;N) GRUPO 2 («Unidad motriz»), CR 2.11 («Transformación a vehículos eléctricos o híbridos y sus modificaciones»).

Hoy, casi 35 años después de la regulación mencionada sobre las reformas de importancia en vehículos, debe darse un paso más al albur de la realidad social y económica que vive no sólo España sino el conjunto del planeta. El desarrollo económico y en la competitividad de nuestro país debe avanzar acompañado de la consolidación de herramientas útiles que garanticen la sostenibilidad y la seguridad en dicha evolución.

Este importante matiz es el que lleva hoy a tratar de implementar en nuestro ordenamiento fórmulas eficaces y operativas para tratar de agilizar, con plenas garantías de seguridad, la conversión de vehículos con motor de combustión en vehículos con motor de batería eléctrica o de pilas de combustible, fórmula que, a nivel global, se ha venido a denominar como «retrofit».

Esta senda es la misma en la que avanza la Unión Europea, que desde hace tiempo ha asumido la necesidad de consolidar las fórmulas que sean eficaces para avanzar hacia una comunidad más descarbonizada y respetuosa con el medio ambiente, sin suponer ello una renuncia de las lógicas metas de seguridad y crecimiento de las economías y los mercados de los diferentes Estados miembros.

En este marco, resulta fundamental recordar los hitos consagrados en la Comunicación de la Comisión, de 22 de enero de 2014, titulada «Un marco estratégico en materia de clima y energía para el periodo 2020-2030», que fijaba la intención de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, al menos, en un 40 % para 2030 (meta que se amplió posteriormente a una reducción del 55 % en 2030) así como otros compromisos de porcentajes de energías renovables, mejora de la eficiencia energética e interconexiones de electricidad en esa misma fecha, hoy cada vez más cercana.

En análogo sentido, las Conclusiones del Consejo Europeo de 23 y 24 de octubre de 2014, comprometieron a la Unión Europea con un sistema energético, sostenible, competitivo, seguro y descarbonizado.

Posteriormente, la Comunicación de la Comisión de 8 de noviembre de 2017 «Hacia la consecución de una movilidad de bajas emisiones: una Unión Europea que proteja el planeta, empodere a sus consumidores y defienda a su industria y sus trabajadores» fue también determinante en la asunción por

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

parte de Europa de un pacto con la movilidad de bajas emisiones, la competitividad de la movilidad y la promoción de la transición hacia vehículos limpios en la Unión.

Junto con las anteriores, han sido muy numerosas las disposiciones comunitarias que, en un plano horizontal, han tratado de evolucionar hacia los parámetros destacados. De entre ellas, por su importancia, destaca la Directiva UE 2019/1161 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por la que se modifica la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes.

Esta vocación de sostenibilidad medioambiental en el plano de los transportes es hoy una realidad europea. Una meta que no solo se consigna para el transporte, sino para todos los espacios. De hecho, la actual Presidenta de la Comisión, Úrsula Von der Leyen, fijó al inicio de su mandato, en su Agenda Para Europa 2019-2024, el objetivo de convertir Europa en el primer continente climáticamente neutro, dedicando una parte fundamental de la misma a la exposición de su «Pacto Verde Europeo».

Pacto que se ratifica y renueva de manera constante, como se desprende del discurso sobre el estado de la Unión de la presidenta de la Comisión, el 14 de septiembre de 2022, donde se enunciaron las iniciativas emblemáticas que la propia Comisión tiene previsto emprender en 2023. Entre tales líneas estratégicas, se ratificaron nuevamente algunas ligadas al objetivo que esta iniciativa persigue, como es el impulso a las energías renovables y el avance en sostenibilidad ambiental en toda la Unión Europea, junto con el apoyo decidido al impulso del entorno empresarial.

También la «Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente» de la Comisión Europea, de diciembre de 2020, se marca como objetivo treinta millones de vehículos de emisión cero circulando en 2030, y prácticamente la totalidad del parque móvil para 2050. En ese contexto, el Plan Integrado de Energía y Clima 2021-2030 prevé en España cinco millones de vehículos eléctricos para 2030, objetivo ciertamente ambicioso pero factible y que debe perseguirse diversificando las estrategias que ayuden a cumplirlo, al mismo tiempo que se genera industria y empleo de calidad, se renuevan vehículos ineficientes y se reduce la dependencia de combustibles fósiles.

En esta línea, son diversos los países que avanzan en la facilitación de los procesos de conversión de vehículos con motor de combustión en vehículos con motor de batería eléctrica o de pilas de combustible. Destaca principalmente Francia, que promulgó la Ley 3 de abril de 2020, del Ministerio de Transición Ecológica y Solidaridad, destinada específicamente a este asunto, agilizando y facilitando los trámites administrativos y burocráticos con el objetivo de potenciar esta fórmula.

II

España, más allá del Real Decreto 866/2010 antes citado, carece de una normativa adaptada a la realidad actual que impulse la conversión a vehículos eléctricos de otros más antiguos o con otras formas de motor. Se reconoce la posibilidad, pero se regula de modo tan farragoso y con tal carga burocrática que, en la práctica, son muy limitadas las ocasiones en las que se opta por esta fórmula de sostenibilidad.

Toda regulación en nuestro país debe atender a la consecución de los principios consignados en la Constitución Española de 1978 (en su artículo 103) así como en la legislación vigente, como por ejemplo la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (artículo 129) y la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Este último texto normativo consigna expresamente como principio rector del Sector Público el de «racionalización y agilidad de los procedimientos administrativos» junto con el de servicio efectivo a los ciudadanos, la simplicidad, claridad y proximidad a los ciudadanos o la eficacia en el cumplimiento de los objetivos fijados.

La regulación básica que, a estos efectos, recoge el Real Decreto 866/2010 no dota a nuestro sistema de agilidad, simplicidad o servicio efectivo a los ciudadanos que, comprometidos con el reto de avanzar hacia un Estado más sostenible y menos contaminante, desean transformar sus vehículos en vehículos eléctricos.

Recientemente, el Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables, podría haber consignado los mecanismos necesarios para agilizar y abaratar los procesos de «retrofit» en vehículos, pero ninguna medida ha incorporado a tal efecto, por lo que se hace necesaria su modificación con esta intención.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Este Real Decreto-ley insiste en la promoción del vehículo eléctrico mediante el apoyo al desarrollo de su infraestructura de recarga, pero no aborda la problemática que presenta el sector de la industria, que no acaba de encontrar el apoyo y contexto adecuado para la producción y comercialización masiva de vehículos eléctricos, mientras padece la contracción de la demanda en el mercado los vehículos de combustión.

El compromiso con la transformación de los vehículos más contaminantes en vehículos eléctricos debe verse reforzado con el apoyo decidido de la administración. Un apoyo que en ningún caso debe renunciar a defender el tejido industrial de España en todos sus niveles, tanto de los fabricantes de vehículos y de la industria automovilística, como tampoco al de quienes a nivel particular o en escalas más reducidas, se dedican a la reparación o transformación de vehículos.

Por ello, debe crearse un mecanismo de homologación y certificación para quienes se dediquen a esta actividad de conversión, reduciendo barreras burocráticas, pero garantizando el pleno compromiso y respeto con los estándares de calidad y seguridad que imponen los compromisos internacionales y nacionales.

III

Nuestra industria de automoción es la segunda de Europa y la octava el mundo, generando el 10 % del PIB y empleando a 2 millones de españoles (9 % de la población activa). Cuenta con 16 fábricas en 10 CCAA, 14 marcas y 44 modelos fabricados en España (de los cuales 15 serán modelos eléctricos a partir del presente año) y más de 50.000 pequeñas y medianas empresas asociadas entre fabricantes de componentes y distribución, manteniendo así más de 350.000 empleos de forma directa.

Una industria que tiene el compromiso de evolucionar hacia la descarbonización, y cuya transformación ya ha sido cuantificada por el sector; se creará un valor en la cadena industrial de automoción española que podría pasar de los 210.000 millones de euros hoy a 310.000 millones de euros en 2040.

Este incremento de valor supondría un (12 %) de aumento en la recaudación fiscal, con una elevación estimada del PIB nacional del (12 %), y un incremento del (4,5 %) de la balanza comercial, creando además 1,48 millones de puestos de trabajo en España.

Además, la inversión que el sector va a realizar para hacer posible esa transformación asciende a 54.000 millones de euros hasta el 2040, de los cuales un 25 % será en el propio automóvil, un 25 % en la infraestructura eléctrica, 18 % en tecnologías de información y comunicaciones, un 17 % por ciento en software, un 13 % componentes, y 2 % por ciento en retail.

Pero va más allá. La aceleración en la reducción del consumo de energías fósiles se estima que supondría que, por cada 1 % de migración de parque automovilístico, se podría ahorrar trescientos millones de euros anuales en importación de crudo.

IV

Atendiendo a la complejidad que supone la transformación de un sector de la importancia del que es objeto de la presente norma, deben asignarse las herramientas y recursos que sean eficientes para impulsar el objetivo que persigue. Por ello, se hace necesario disponer de parte de los fondos que la Comisión Europea asigna a España dentro del marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Ello, además, se inserta en la vocación misma del propio Plan, que dedica varios componentes a fines análogos, y muy especialmente, el componente sexto, sobre «movilidad sostenible», entre cuyos retos esenciales destacan los de transitar hacia modos de transporte más sostenibles, la reducción de las emisiones del sector del transporte y lograr que el sector del transporte sea más seguro, accesible, sostenible e inclusivo, todos ellos objetivos que la fórmula perseguida por esta norma comparte.

Estos recursos que Europa pone a disposición de nuestro país han de destinarse —en la proporción que se estime oportuna, en el marco del diálogo que se ha de entablar con los sectores y actores competentes— a paliar los posibles costes que se ocasionarán con el comienzo de este modelo novedoso, así como a que tanto los ciudadanos como quienes se dedican a la ejecución de las transformaciones de los vehículos observen unos menores costes en la puesta en marcha de este proceso. Deben ser los fondos europeos palancas efectivas que fomenten que la sociedad en su conjunto considere el retrofit

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie B Núm. 317-1

10 de febrero de 2023

Pág. 5

como un sistema posible, sostenible, y también accesible, y que faciliten la implantación y apertura de centros y espacios en los que se lleve a cabo la conversión de vehículos y su homologación.

Como anteriormente se relataba, la Unión Europea avanza decidida hacia un futuro más respetuoso con el entorno, por lo que los recursos que componen el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia han de ser impulsores de una iniciativa que comparte este mismo objetivo.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición de Ley

Artículo único.

Se modifica el Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables, incorporando una nueva disposición final, que queda redactada con el siguiente tenor:

«Disposición final xxx.

En el plazo de seis meses, el Gobierno adoptará las medidas necesarias para agilizar los procedimientos de conversión de vehículos con motor de combustión en vehículos con motor de batería eléctrica o de pilas de combustible, "retrofit", para lo cual deberá someter a consulta, con carácter previo, las reformas a desarrollar con el sector y los actores implicados.

Se implementará un mecanismo que permita, sin renunciar a los parámetros de seguridad exigibles, reducir barreras burocráticas y costes de tramitación que limitan estos procesos de conversión, reforzando las garantías de los consumidores y usuarios, de los fabricantes de vehículos, así como de quienes se dediquen a la transformación de estos.

Se diseñará un sistema más eficiente de certificación y homologación que proteja a los diferentes actores implicados en el proceso.

Para la puesta en marcha de este sistema de conversión, que facilite el acceso de los usuarios a la transformación de vehículos y dote de seguridad y agilidad a los centros y espacios que lo lleven a cabo, se destinarán a este fin parte de los fondos que España recibe en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Complementariamente se pondrá en marcha una línea específica, dentro del PERTE correspondiente, que permita la simplificación y abaratamiento de los procesos de conversión.»

Disposición final primera. Título competencial.

Esta ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.13.^a de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia sobre bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

Disposición final segunda. Entrada en vigor.

La presente ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».