

# Estrategia de Impulso del vehículo con energías alternativas (VEA) en España (2014-2020)

---

**Dossier de prensa**  
**9 de Julio 2015**



1.	Introducción.....	3
2.	Estrategia de Impulso de Vehículos con energías alternativas.....	5
2. 1	Primer eje estratégico: Industrialización.....	7
A.	Línea estratégica: Industrialización de vehículos en España.....	7
B.	Línea estratégica: I+D, Innovación y Demostración de las tecnologías.....	9
2. 2	Segundo eje estratégico: Mercado.....	10
A.	Línea estratégica: Difusión y concienciación.....	10
B.	Línea estratégica: Fomento y estímulo de la adquisición.....	11
2. 3	Tercer eje estratégico: Infraestructura.....	12
A.	Línea estratégica: infraestructuras de energías alternativas.....	12



# 1. Introducción

---

**El objeto del desarrollo de una estrategia integral de impulso al vehículo con energías alternativas en España es aunar los esfuerzos de los distintos departamentos ministeriales, con el fin de, en el marco de los desafíos energéticos y medioambientales asumidos por España dentro de la Unión Europea, favorecer una industria vinculada al desarrollo del sector de automoción de energías alternativas.**

En este sentido, la Unión Europea (UE) ha marcado para el horizonte 2020 tres ejes estratégicos que afectan directamente al sector de transporte por carretera.

En primer lugar, la UE aboga por reforzar la competitividad y garantizar la seguridad energética mediante una diversificación de las fuentes de energía, disminuyendo la dependencia de los países de la UE de las importaciones de energía.

En segundo lugar, el Paquete Europeo de Energía y Clima 2013-2020 fija objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, estableciendo una reducción de emisiones del 20% con respecto a los niveles de 1990 (10% respecto a 2005 en sectores difusos para España), objetivo que ha sido ampliado al 40% en el Consejo Europeo celebrado en octubre de 2014 para el horizonte 2030 (30% en sectores difusos a repartir entre los estados miembros)

En tercer lugar, la UE cuenta con un marco legislativo a favor de una mejora de la calidad del aire en Europa (especialmente en las ciudades) con el objetivo de disminuir las emisiones de contaminantes nocivos para la salud, así como la contaminación acústica.

En cuanto a la componente industrial de este reto, 6 de las 17 plantas ubicadas en España están produciendo actualmente vehículos con energías alternativas. También se han desarrollado multitud de proyectos de investigación en torno a estas tecnologías, permitiendo la eclosión de nuevos actores industriales con soluciones específicas de nueva motorización o equipos para la infraestructura de recarga energética de estos vehículos.

## Introducción



Se trata en definitiva de conseguir que **España se convierta en país de referencia tecnológica a nivel europeo en el sector de energías alternativas en su triple vertiente: vehículos, componentes e infraestructura de recarga/suministro.**

La presente estrategia es, por un lado, el resultado de la integración de las diversas actuaciones (presentes y futuras) desarrolladas por los distintos departamentos ministeriales, en el ámbito de sus competencias, para el impulso de los vehículos propulsados con energías alternativas. Para ello, **se ha creado un Grupo de Trabajo interministerial**, por acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos (CDGAE), de fecha 09-10-2014.

También se ha contado con las aportaciones de las Comunidades Autónomas y su experiencia práctica, canalizadas a través de la Conferencia Sectorial de Industria, así como de las entidades locales a través de la Red de Ciudades Inteligentes (RECI).

Por otro lado, se ha contado asimismo con las contribuciones de las diferentes asociaciones sectoriales: AEDIVE, GASNAM, SERCOBE, SERNAUTO, ANFAC, APPA BIOCARBURANTES, AOGLP y Asociación Española del Hidrógeno.

**La Estrategia de Impulso de Vehículos con Energías Alternativas se estructura en 5 líneas estratégicas y 30 medidas que cubren 3 ejes de actuación: la Industrialización, el Mercado y la Infraestructura.**

La estrategia se enmarca como una actuación específica definida en la **Agenda para el fortalecimiento del sector industrial en España** que constituye un plan de acción, integrado por un conjunto de propuestas de actuación, concretas y bien delimitadas, que puestas en marcha en el corto plazo van a permitir mejorar las condiciones transversales en las que se desarrolla la actividad industrial en España y a contribuir a que la industria crezca, sea competitiva y aumente su peso en el conjunto del PIB.

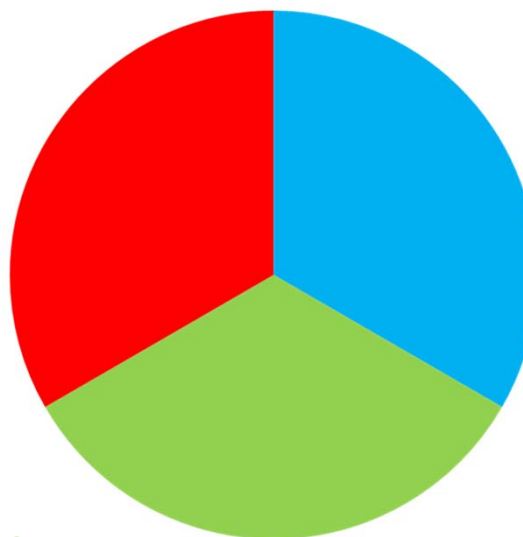
La Secretaría General de Industria y de la Pyme realizará anualmente un informe de seguimiento del grado de implantación de las medidas recogidas en esta estrategia. Dicho informe será elevado a la CDGAE, con el objetivo de promover la necesaria coordinación entre los ministerios involucrados.

## 2. Estrategia de Impulso de Vehículos con Energías Alternativas

La Estrategia de Impulso de Vehículos con Energías Alternativas se estructura en **3 ejes de actuación**: la **Industrialización**, el **Mercado** y la **Infraestructura**, engarzados a través de un marco regulatorio estable, principalmente en lo relativo a la fiscalidad, que dé continuidad y estabilidad a todas las acciones emprendidas, permitiendo ofrecer unas ciertas garantías al mercado a los inversores en infraestructura y a los impulsores de la industrialización.

### INFRAESTRUCTURA

Favorecer una red de **Infraestructura** que permita cubrir las necesidades de movilidad de los usuarios y así permitir el desarrollo de un Mercado de VEA.



### MERCADO

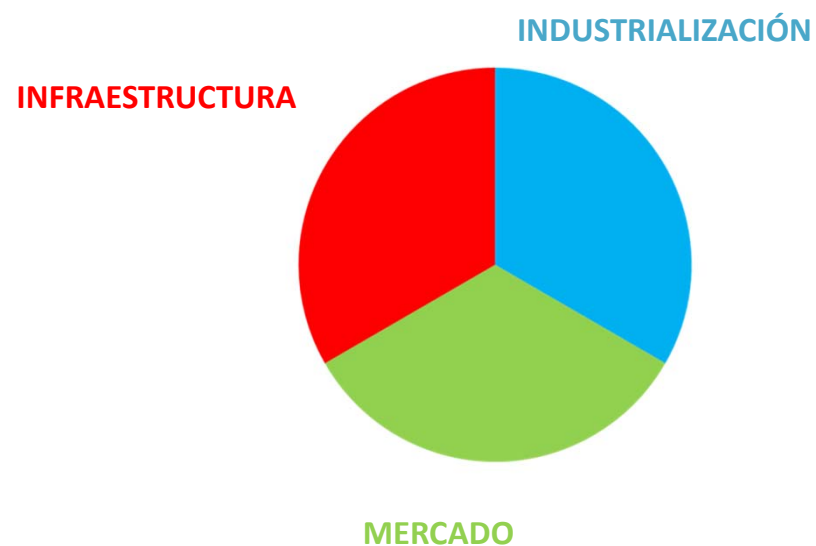
Introducir acciones de impulso de la demanda hasta conseguir un **Mercado** suficiente que impulse las economías de escala y la oferta, permitiendo consolidar la Infraestructura y la Industrialización en España.

### INDUSTRIALIZACIÓN

Impulsar la **Industrialización** de vehículos con energías alternativas y de los puntos de suministros asociados, con el objetivo de situar a España a la vanguardia del impulso de estas tecnologías.

## Estrategia de Impulso de Vehículos con Energías Alternativas

Estos 3 ejes de actuación se estructuran a su vez en **5 líneas estratégicas** y **30 medidas**



- 1 Industrialización de vehículos en España.
- 2 I+D, innovación y demostración de las tecnologías.
- 3 Difusión y concienciación.
- 4 Fomento y estímulo de la adquisición.
- 5 Infraestructuras de energías alternativas.

## 2.1 Primer eje estratégico: Industrialización

El **objetivo** de este eje es **facilitar el desarrollo y maximizar la industrialización de componentes y módulos** específicos para los **vehículos** con energías alternativas (turismos, comerciales, autobuses, camiones, y motos y bicicletas eléctricas) y de la **infraestructura** energética asociada, así como establecer líneas de **fabricación de estos vehículos** en plantas españolas. Es decir, impulsar la oferta de vehículos con energías alternativas estimulando su fabricación.

Este eje contiene dos líneas estratégicas:

### A. Industrialización de vehículos en España

Esta línea estratégica se desglosa en 8 medidas:

- Los **Planes de Competitividad y el Programa de Reindustrialización** apoyarán, mediante sus préstamos, las iniciativas empresariales de fabricantes de vehículos y de componentes que tengan por finalidad la industrialización en España de vehículos propulsados con energías alternativas y sus componentes y módulos.
- El **Programa de Agrupaciones Empresariales Innovadoras (AEIs)** fomentará el desarrollo de la cadena de proveedores con el fin de cubrir las nuevas necesidades de las plantas productivas de vehículos con energías alternativas.
- El MINETUR realizará un **estudio base de las tecnologías claves** relacionadas con los vehículos con energías alternativas así como de la oferta tecnológica disponible en centros de investigación y empresas para impulsar la industrialización del sector de automoción en su conjunto.

- **Identificar y participar en los desarrollos normativos y de homologación del vehículo y de sus componentes**, teniendo en cuenta el uso de los vehículos en todo su ciclo de vida (homologación, matriculación, circulación y fin de vida), incluyendo estándares y mecanismos de certificación.
- Impulso a una **certificación para los talleres** acreditando su capacidad de realizar trabajos de reparación y mantenimiento.
- Se **articularán grupos de trabajo** con la participación de asociaciones sectoriales y administración para identificar y proponer un catálogo de contenidos formativos.
- **Coordinación de la oferta formativa** contando con la participación de las entidades y centros de formación, tecnológicas y empresariales.
- En el ámbito de los **planes de apoyo a la formación del sector de transporte profesional de pasajeros y mercancías**, se incluirán en los baremos de valoración de cursos de formación y seminarios, los aspectos relacionados con vehículos y combustibles alternativos.



## **B. I+D, Innovación y Demostración de las tecnologías**

Esta línea estratégica se desglosa en 5 medidas:

- El estudio base del MINETUR en relación a **las tecnologías claves** va a ser ampliado por el MINECO a través de las **Plataformas Tecnológicas** (M2F, PTC, LOGISTOP, SUSCHEM) y el Programa Estatal de I+D+i Orientada a los **Retos de la Sociedad** y servirá de base para la elaboración de la estrategia española de apoyo a la I+D+i.
- Se van a impulsar las **líneas de apoyos específicos para el fomento de proyectos de I+D+i** (Programas PID, LIC, LIG y CIEN, RETOS COLABORACION, AEESD, NEOTEC...) que permitan **mejorar la oferta** de los constructores y de los componentes específicos de los vehículos con energías alternativas.
- Se mantendrá la **difusión de la línea de financiación JESSICA-FIDAE**, hasta la finalización del programa en 2015, que permite la financiación de proyectos relacionados con el transporte limpio.
- Desarrollo de la iniciativa **GREEN CARS**, impulsada por el CDTI, para apoyar la participación de empresas españolas en proyectos de colaboración de I+D europeos en el marco del H2020, así como la coordinación de la **Estrategia RIS3** para maximizar actuaciones y evitar solapes.
- Impulso de la participación de entidades españolas en **actividades y grupos de trabajo internacionales** con el objetivo de posicionar a España como actor clave del desarrollo de los vehículos con energías alternativas, permitiendo atraer nuevas inversiones.

## 2.2 Segundo eje estratégico: Mercado

El **objetivo** de este eje estratégico es **incentivar la adquisición** de los vehículos con energías alternativas para que sean competitivos económicamente frente a un vehículo de combustión interna convencional; **identificar y difundir las mejores prácticas** articuladas por los Ayuntamientos para favorecer la introducción de estas tecnologías en el ámbito de las ciudades, así como las de otros organismos públicos, y dar visibilidad y **crear una imagen de las ventajas técnico-económicas** de los vehículos con energías alternativas.

Destacan tres barreras principales: **el diferencial de coste de adquisición con los vehículos de motor térmico y combustibles derivados del petróleo**, la **falta de información** por parte de los potenciales usuarios de estos vehículos y el **insuficiente desarrollo de la infraestructura** de recarga y suministro.

Se establecen 12 medidas para enfrentarlas agrupadas en **2 líneas de actuación**:

### A. Difusión y concienciación

Esta línea estratégica se desglosa en 3 medidas:

- Elaboración de un **Plan de Comunicación Institucional sobre Vehículos con Energías Alternativas** . Este Plan podrá incluir las siguientes medidas: Diseño de la marca “VEA”, como marca paraguas; Creación de la plataforma web “VEA”; Impulso social al concepto “VEA”.
- Se deberá facilitar la **identificación de los vehículos con energías alternativas** con el objetivo de poder desarrollar políticas que favorezcan su introducción.
- **Difusión de estas tecnologías entre los jóvenes** conductores.

## **B. Fomento y estímulo de la adquisición**

Esta línea estratégica se desglosa en 9 medidas:

- Se priorizará el mercado de flotas.
- La adquisición y uso de VEA en flotas públicas de servicios debe ser facilitada por su papel ejemplarizante.
- Los incentivos a la adquisición de los VEA (PIMA aire, MOVELE) se mantendrán, redefiniendo sus características y alcance.
- Se impulsarán los instrumentos de **Compra Pública Innovadora (CPI)**, **Innocompra (MINECO)** e **Innodemanda (CDTI)** que fomentan la demanda temprana de tecnologías y productos innovadores.
- Se tomarán en consideración, en el ámbito de las concesiones de servicios públicos de transporte de viajeros, las reducciones de consumo de energía y de emisiones de contaminantes asociadas a la introducción de este tipo de vehículos.
- **Identificar las mejores prácticas** para la introducción de los vehículos con energías alternativas y para el despliegue de la red de infraestructura necesaria.
- **Impulsar una política impositiva y fiscal ventajosa** para los vehículos con energías alternativas.
- Valorar, a medio plazo, la revisión de los objetivos anuales obligatorios mínimos, en términos energéticos, venta o consumo de biocarburantes.
- **Clarificar las normativas relacionadas con el aparcamiento y la circulación** de los vehículos a gas (GNC, GNL, GLP) en zonas subterráneas cerradas.

## 2.3 Tercer eje estratégico: Infraestructura

El **objetivo** de este eje estratégico es **facilitar el despliegue de una infraestructura que permita cubrir las necesidades de los vehículos con energías alternativas** y garantizar la instalación y uso de esta infraestructura a través de una regulación y normalización específica.

Este eje contiene una línea de actuación con cinco medidas.

### A. Impulso de infraestructuras de energías alternativas.

- Trasposición de la Directiva 2014/94/EU, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.
- Desarrollo de un **Marco de Acción Nacional** para la implantación de las infraestructuras necesarias para atender la demanda de vehículos de energías alternativas.
- Impulso de **programas específicos de incentivos para la instalación de la infraestructura** necesaria, a results de lo que recoja el **Marco de Acción Nacional contemplado en la Directiva 2014/94/UE**.
- **Participación en los comités técnicos de normalización existentes** (o nuevos si fuera necesario), en el marco de las organizaciones de normalización pertinentes (ISO, CEN/CENELEC, AENOR) con el objetivo de identificar y superar las barreras legales.
- Se continuará con las modificaciones de las regulaciones y leyes que faciliten el despliegue y uso de la infraestructura de suministro de los vehículos con energías alternativas.