

PLAN 60

GARANTIZANDO LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA A TRAVÉS DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA TRAS LA CRISIS DEL COVID-19

Introducción:

Desde AEDIVE proponemos medidas de excepción para afrontar la crisis derivada del COVID-19 y mantener el objetivo de matriculación de al menos 60.000 vehículos eléctricos durante el año 2020 para cumplir los objetivos del PNIEC para 2030

- **Exenciones y deducciones del IRPF para aumentar las matriculaciones de vehículos eléctricos**
- **Bonificación del IVA en la adquisición de vehículos eléctricos**
- **Aplicación de tipo reducido de IVA (10%) a los servicios de Movilidad Compartida (sharing) operados con vehículos eléctricos**
- **Eliminación del límite máximo de precio en el rendimiento en especie en el IRPF**
- **Deducción del 30% en el Impuesto de Sociedades para las compañías que realicen inversiones en activos 'verdes'**
- **La adaptación del Plan MOVES al nuevo contexto**
- **Modificación de los Impuestos de Matriculación (IEDMT) y de Circulación**
- **Exención en el impuesto especial sobre electricidad respecto a la electricidad para la recarga pública de vehículos eléctricos**
- **Exención en el impuesto sobre actividades económicas para la actividad de servicio de recarga**
- **Exención de cargos para puntos de recarga rápida de acceso público**

Introducción

Con el fin de promover una pronta recuperación de la economía y los sectores productivos españoles, y asegurar la continuidad de los planes de transición ecológica de nuestro país, **AEDIVE propone la aprobación del 'Plan 60'** que incluye una serie de medidas de excepción para afrontar la crisis derivada del COVID-19 y mantener el objetivo de matriculación de al menos 60.000 vehículos eléctricos durante el año 2020 en este nuevo contexto para mantener la senda de crecimiento con el objetivo puesto en los 5 millones de vehículos eléctricos en 2030.

Incluimos a continuación las principales medidas de las que se comprendería el plan para su exitosa implementación y la necesaria protección de la industria de la movilidad eléctrica en España tras la crisis provocada por el coronavirus en nuestro país.

En este sentido, proponemos el impulso de medidas fiscales que favorezcan la recuperación económica a la vez que se promueve el equilibrio territorial. Nuestro país arrastraba, ya desde antes del inicio de esta crisis sanitaria, un retraso importante en el número total de vehículos eléctricos, significativamente por debajo de otros países de nuestro entorno como Alemania, Francia o incluso Portugal, donde se encuentran ya implementadas muchas de las medidas que siguen en este documento, que necesariamente deben ser planteadas con la mirada puesta en el medio plazo (a tres o cuatro años vista) si se quiere asegurar el éxito de aquello que persiguen.

Siendo plenamente conscientes del enorme reto que nuestro país deberá afrontar por las consecuencias socio-económicas derivadas de esta crisis sanitaria en los próximos meses, creemos que es ahora más importante que nunca el compromiso de todos con una transición ecológica que permita una verdadera descarbonización de la economía y la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos de nuestro país, toda vez que además, los efectos de la pandemia son más contundentes en aquellas personas aquejadas de problemas cardiopulmonares, principalmente derivados de la mala calidad del aire por la contaminación del tráfico y de un parque de combustión avejentado y que ya causaban la friolera de 10.000 muertes/año en España, según datos de la OMS.

1. Exenciones y deducciones de IRPF para aumentar las matriculaciones de vehículos eléctricos

Con el fin de asegurar la matriculación de 60.000 vehículos al año que garantizaran llegar a un total de 5 millones de vehículos eléctricos en 2030, es imprescindible la **implementación de una exención en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF) sobre las subvenciones personales que se perciban por cualquier tipo de ayuda a la adquisición de vehículos eléctricos, sin ningún establecimiento de precio máximo del vehículo.**

Asimismo, pueden aplicarse deducciones en la cuota del IRPF del coste de adquisición de vehículos eléctricos. En algunas Comunidades Autónomas como Navarra, Castilla y León o La Rioja, ya se ha implantado un sistema de deducciones por la compra de este tipo de vehículos (donde solo existe un máximo deducible) que también se podrían implantar a nivel estatal.

Así, en Navarra, las inversiones en vehículos nuevos darán derecho a practicar una deducción fiscal del 30% si son vehículos eléctricos para particulares y empresas y hasta el 15-20% en punto de recarga también para empresas y particulares. En Castilla y León las inversiones en vehículos nuevos darán derecho a practicar una deducción del 14% si son vehículos eléctricos para particulares y empresas y en La Rioja, la deducción es del 15% si son vehículos eléctricos para particulares.

La deducción actuaría de esta manera como herramienta incentivadora y medida de apoyo a los ciudadanos en su transición ecológica hacia una movilidad cero emisiones a través de la adquisición de vehículos eléctricos, al mismo tiempo que se estimula el mercado de vehículos, fundamental para la recuperación de la economía española tras la crisis del COVID-19.

Por último, esta medida ayudaría además a la reducción de costes de gestión y control por parte de la Administración Tributaria, factor importante dado el nuevo contexto al que las propias administraciones públicas deberán hacer frente al finalizar esta crisis sanitaria.

2. Bonificación del IVA en la adquisición de vehículos eléctricos

Como segunda medida fiscal, consideramos fundamental **la aplicación de un tipo reducido de IVA en la adquisición de vehículos eléctricos**, medida ya implementada en otros países de nuestro entorno europeo para incentivar la venta de dichos vehículos aumentando así su cuota de mercado.

La aprobación de dichas medidas, que deberían establecerse en tipo del 10% en el caso de los turismos y un 8% en el caso de las motos, facilitaría la compra a los interesados permitiendo de esta manera simplificar el sistema de ayudas, evitando de nuevo costosas trabas burocráticas.

Para asegurar el necesario cumplimiento de las reglas comunitarias europeas, **proponemos su establecimiento a través de un tipo reducido del IVA, facilitando la pronta aprobación y entrada en vigor de la medida.**

3. Aplicación de tipo reducido de IVA (10%) a los servicios de Movilidad Compartida (sharing) operados con vehículos eléctricos

En colaboración con modos de transporte colectivos y públicos, y complementando a éstos, el sharing es palanca para la consecución de objetivos de Movilidad Sostenible Urbana, y aun así **se encuentra en clara desventaja fiscal.**

El sharing eléctrico es punta de lanza de la Movilidad eléctrica, y campo de pruebas que permite la generación de conocimiento y confianza por parte de la industria y el ciudadano, en el contacto con la tecnología y la infraestructura.

Asimismo, **es necesario considerar la creación de un código CNAE propio para los servicios de sharing**, que permita diferenciar esta actividad económica de otras que son muy diferentes en su operativa y características, pero que comparten la misma codificación como actividad económica, lo que está suponiendo trabas para poder operar en espacios de interés estratégico como los aeropuertos, entre otras circunstancias.

4. Eliminación del límite máximo de precio en el rendimiento en especie en el IRPF

Incentivos favorables para empleados que eligen un vehículo eléctrico, como vehículo de empresa, ha llevado a un aumento de ventas de vehículos eléctricos en países como Países Bajos y Alemania. En España existe desde 2015 una minoración de hasta el 30% en la retribución en especie cuando se trate de vehículos considerados eficientes energéticamente. Para el caso de vehículos eléctricos de batería o de autonomía extendida, o vehículos eléctricos híbridos enchufables con una autonomía mínima de 15 km siempre que el valor de mercado del vehículo, si fuera nuevo, antes de impuestos, no sea superior a 40.000 euros se prevé una reducción de un 30%.

El precio límite establecido en esta reducción, conlleva a que se discrimine vehículos eléctricos con gran autonomía, que a su vez son aquellos vehículos que con más probabilidad sustituirán vehículos de combustión. Varios estudios, tales como VIII Estudio de Españoles ante la movilidad, demuestran que la principal barrera para electrificar las flotas de empresa es la preocupación por la falta de autonomía de vehículos eléctricos. Esto muchas veces conlleva a que se elija vehículos de combustión. Sin embargo, existen vehículos de gran autonomía en el mercado, pero que quedan excluido por su precio. Es importante hacer hincapié en que el mayor coste de un vehículo es su batería, que garantiza la autonomía. Es por ello que la autonomía de vehículos eléctricos no se ha de considerar como un lujo, sino como una necesidad.

Desde AEDIVE proponemos eliminar el precio límite fijo de 40.000 euros y convertirlo en un base máximo deducible. Esto quiere decir que vehículos eléctricos de gran autonomía que tengan un precio de venta superior a 40.000 euros podrán beneficiarse de la deducción, pero teniendo siempre como máximo deducible 40.000 euros. Con ellos estos vehículos de gran autonomía, no se beneficiarían de una mayor deducción.

Proponemos que, en relación a los planes de cesión de vehículos eléctricos a empleados y a los efectos de su consideración como retribución en especie, se reconozca como máximo un porcentaje del 50% para uso personal.

En otros países, tales como Reino Unido, Países Bajos, Alemania o incluso Portugal, este tipo de medidas han contribuido a un aumento de vehículos eléctricos en la flota empresarial. Esto, a su vez, ha acelerado el mercado de segunda mano de vehículos eléctricos, actualmente inexistente en España.

5. Implementación de una deducción del 30% en Impuesto de Sociedades para todas aquellas compañías que realicen inversiones en activos ‘verdes’

La introducción de deducciones ambientales en el Impuesto de Sociedades permitiría aumentar el compromiso del sector privado en la transición ecológica de España y la conversión hacia una movilidad libre de emisiones. Además, **la recuperación de este tipo de deducciones por inversiones en mejoras de tipo medioambiental puede llegar a constituir una importante herramienta para mejorar la competitividad del sector automovilístico español** en este período tan complicado para el sector.

Desde AEDIVE abogamos por la reintroducción de este tipo de deducción, que debería fijarse en un 30%, para todas aquellas empresas que acometan inversiones en vehículos eléctricos así como infraestructura de recarga asociada a los mismos para fortalecer el compromiso privado con la transición ecológica en España. La implementación de este tipo de deducciones a nivel nacional, ya presentes en ciertas Comunidades Autónomas como Navarra, donde el máximo deducible está actualmente fijado en 10.000 euros, cumpliría un rol fundamental como equilibrador territorial, imprescindible en la recuperación económica de la España post-COVID.

También proponemos incluir en el régimen de empresas de reducida dimensión (ERD) del IS y en la tributación de actividades económicas del IRPF, para los vehículos con cero emisiones o emisiones muy bajas que se dediquen exclusivamente a la actividad económica, el régimen fiscal de libertad de amortización.

6. La adaptación del Plan MOVES al nuevo contexto

La generación de planes duraderos en el tiempo relativos a la adquisición de vehículos eléctricos cero emisiones, resulta imprescindible si se quiere hacer una propuesta seria y responsable en la transformación hacia una movilidad limpia. En este sentido, **es ahora más necesaria que nunca la implementación de planes como el MOVES prolongados en el tiempo, que deben ver necesariamente aumentado su presupuesto** ante la nueva situación social y económica que se nos presenta en nuestro país.

En este sentido, **adjuntamos como Anexo el documento que en su momento para la mejora en el redactado de los MOVES que AEDIVE elaboró con los inputs de sus asociados**, que componen la cadena de valor de la movilidad eléctrica y que se trasladaron al IDAE para su reflexión.

7. Modificaciones en el Impuesto de Matriculación (IEDMT) y en el de Circulación

Entendemos que **ambos impuestos se han de mantener y diferenciados**, pues ambos cumplen objetivos diferentes: uno actúa en la decisión de compra y otro en el uso del vehículo.

En el esquema fiscal español, ya existe una figura impositiva que permite hacer frente al coste social que supone poner en circulación un vehículo contaminante y actúa sobre el precio. **EI**

denominado ‘Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte’ (IEDMT) fija unos tipos impositivos para la matriculación de un vehículo sobre la base de sus emisiones. Sin embargo, desde su diseño en el 2007 como impuesto medio ambiental, su efectividad se ha visto mermada disminuyendo año tras año su recaudación y dejando fuera de su alcance al 89% de los vehículos contaminantes dado que la gran mayoría entran en el primer tramo, exento de pagar dicho impuesto.

Con el fin de aumentar la presencia del vehículo eléctrico en nuestro país, AEDIVE aboga por que todos los vehículos con emisiones de CO₂ estén sujetos al pago del IEDMT, ampliando el alcance del mismo mediante la introducción de nuevos tramos impositivos que permitan cubrir los costes sociales asociados a la puesta en circulación de vehículos contaminantes, así como provocar la aceleración de la absorción por parte del mercado en circulación de vehículos libres de emisiones.

En este sentido, nos parece razonable la propuesta lanzada por las entidades Transport & Environment y Ecodes en su documento PROPUESTAS PARA UNA REFORMA DE LOS IMPUESTOS DE MATRICULACIÓN Y CIRCULACIÓN COHERENTE CON EL FOMENTO DE UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CERO EMISIONES EN ESPAÑA y trasladamos el escenario de propuesta de tramos y tipos impositivos que figura en el mismo:

Propuesta de tramos	Propuesta de tipos impositivos
E = 0 g CO ₂ /km	0%
0 g CO ₂ /km ≤ E < 25 g CO ₂ /km	2,75%
25 g CO ₂ /km ≤ E < 50 g CO ₂ /km	4,75%
50 g CO ₂ /km ≤ E < 80 g CO ₂ /km	6,75%
80 g CO ₂ /km ≤ E < 100 g CO ₂ /km	8,75%
100 g CO ₂ /km ≤ E < 120 g CO ₂ /km	10,75%
120 g CO ₂ /km ≤ E < 140 g CO ₂ /km	14,75%
140 g CO ₂ /km ≤ E < 160 g CO ₂ /km	16,75%
160 g CO ₂ /km ≤ E < 180g CO ₂ /km	18,75%
180 g CO ₂ /km ≤ E < 200g CO ₂ /km	20,75%
E ≥ 200 g CO ₂ /km	22,75%

E = emisiones asociadas al vehículo

Una adecuada modificación de los actuales tramos podría suponer una recaudación anual para las arcas públicas de entre 1.000 millones a 2.000 millones de euros, que se acercaría a la recaudación que se obtenía la última vez que se modificó este impuesto, en 2007.

Respecto al impuesto de Circulación, proponemos modificarlo para hacerlo depender no sólo de la potencia del vehículo y de las emisiones de CO₂, sino también de las emisiones locales, en consonancia con el principio de “quien contamina, paga”.

8. Exención en el impuesto especial sobre electricidad respecto a la electricidad para la recarga pública de vehículos eléctricos

El Impuesto especial sobre la Electricidad (IEE) es un tributo de naturaleza indirecta, que recae sobre el consumo de la energía eléctrica. El hecho imponible es el suministro de energía eléctrica a una persona o entidad que adquiere la electricidad para su propio consumo, incluyendo tanto la prestación del servicio de peajes de acceso a la red eléctrica como la entrega de electricidad.

Se propone la introducción de una exención en este impuesto para el supuesto de suministro de electricidad en los puntos de suministro vinculados exclusivamente a puntos de recarga de VE. Este tipo de exenciones ya están presentes en este impuesto de cara al fomento de determinadas actividades empresariales. Este el fin que se perseguiría con esta exención, de tal manera que se fomente la instalación de puntos de recarga y que la energía suministrada por los mismos pueda tener un coste menor para el usuario.

9. Exención en el impuesto sobre actividades económicas para la actividad de servicio de recarga

El Impuesto de Actividades Económicas (IAE) se aplica tanto a autónomos como a sociedades, por el hecho de realizar una actividad empresarial, profesional o artística.

Con el fin de incrementar la actividad del servicio de recarga en España, y por ende los puntos de recarga, **se propone incluir una exención en el IAE para esta actividad, exención que debe ser adicional a la vigente o día de inicio de actividad**, pues estamos hablando de una actividad que es totalmente nueva y que va a necesitar de una ayuda adicional de más de 2 años, que es lo regulado en la actual exención de inicio de actividad.

En su defecto, se propone que:

- 1) **No aplique la exención de dos años para esta nueva actividad, sino que se amplíe dicha exención a más tiempo**, dado que todavía es un mercado inmaduro cuyas inversiones no son rentables, pero sí imprescindibles para dinamizar el mercado.
- 2) **Que el operador de carga pueda escoger cualquiera de los tres ámbitos del IAE (Municipal, Provincial o Nacional)**, de tal modo que si es un operador pequeño y solo tiene un punto de recarga, pueda darlo de alta en la cuota del municipio, pero que un operador nacional pueda acogerse a la cuota nacional y no que tenga la obligación de hacerlo en cada municipio, dado que encarecería la inversión innecesariamente y lo haría inviable administrativamente.
- 3) Unido a los dos puntos anteriores, es necesario **disponer de una cuota razonable y no prohibitiva que haga que solo por el hecho de tener que pagar el IAE no merezca la pena realizar la inversión del punto de recarga** donde se estipule, atendiendo además al argumento inicial de que este es un mercado en ciernes, donde priman los costes y hay muy pocos ingresos.

10. Exención de cargos para puntos de recarga rápida de acceso público

Como es conocido, el desarrollo del vehículo eléctrico requiere de una red básica suficiente de puntos de recarga rápida de acceso público que garantice cobertura por todo el territorio nacional, permitiendo la realización de desplazamientos largos sin problemas de autonomía.

Así lo establece de hecho la Directiva 2014/94, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos que ordena que los Estados miembro garanticen que se construya la infraestructura de acceso público para la recarga de electricidad necesaria, estableciendo objetivos nacionales y medidas para garantizar que los mismos se alcancen.

Sin embargo, **en la actualidad la instalación de este tipo de puntos de recarga se enfrenta a la barrera de tener que asumir unos costes fijos relevantes, debido a que el parque de vehículos eléctricos se encuentra en una fase muy inicial**, lo que da lugar a una situación de inviabilidad económica. Uno de estos costes es el término fijo de la factura de electricidad, que puede suponer del orden de 5.000 €/año por cada punto de 50 kW.

Así lo ha reconocido la CNMC, que en su Circular de peajes, ha incluido un peaje específico opcional para puntos de suministro dedicados en exclusividad a la recarga de vehículos eléctricos de acceso público, con menor peso del término fijo.

Puesto que para completar la parte regulada de la factura eléctrica está pendiente el desarrollo de los cargos por parte de este Ministerio, se considera necesario que en dicho desarrollo se dé igualmente un tratamiento específico a los cargos asociados a este caso.

Por ello, desde esta Asociación **solicitamos que se tenga en consideración lo expuesto, y que el futuro Real Decreto de cargos contemple, de manera transitoria, una exención de cargos para los puntos de recarga de acceso público.**

ANEXOS

1. El impacto del precio sobre las decisiones de los consumidores

La realidad demuestra que, ante dos vehículos de prestaciones similares, los consumidores prefieren un vehículo 'verde' frente a uno de combustión interna.

La Tabla 1¹, muestra los datos de precios de mercado y ventas de dos vehículos con prestaciones muy similares: el VW Golf en su versión eco (e-Golf) y su versión de combustión interna cruzados con las ventas de estos vehículos en tres países con y sin incentivos sobre el precio. Las diferencias entre ambos vehículos las encontramos en dos factores clave:

- ✓ El e-Golf tiene (1) cero emisiones y (2) una autonomía de carga de entre 150-200 km con un periodo de recarga aproximado de 30 minutos.
- ✓ El 'fossil Golf', es (1) un vehículo contaminante, pero (2) con una autonomía de entre 500 y 600 km con un periodo de repostaje de alrededor de 5 minutos.

	SWEDEN		DENMARK		NORWAY	
	Entry Price (Eur)	Registrations 2015	Entry Price (Eur)	Registrations 2015	Entry Price (Eur)	Registrations 2015
Market Size (Golf)		23,057		4,670		16,388
VW fossil Golf	€ 19,239	22,779	€ 27,193	4,308	€ 29,249	7,445
VW e-Golf	€ 38,159	278	€ 40,251	362	€ 28,820	8,943
e-Golf price vs. fossil Golf	98%		48%		-1%	
e-Golf share of all Golf		1%		8%		55%

Tabla 1. Relación número de uds. vendidas de un Golf de combustión interna vs e-Golf y el precio de venta al público

Con el objetivo de realizar un análisis comparado lo más preciso posible, los tres países elegidos muestran similares características en cuanto a clima, cultura, PIB y patrones de consumo en materia de movilidad.

- ✓ De la tabla superior se desprende cómo, en **Suecia**, el e-Golf y el 'fossil Golf' tienen una diferencia de precio significativa. Esta asimetría redundo en la adquisición del mismo ya que pocos consumidores están dispuestos a pagar una prima tan elevada por comprar un vehículo con mayor valor medio ambiental. La penetración del e-Golf es de, tan sólo, el 1%.
- ✓ En **Dinamarca** nos encontramos con una situación similar, si bien la penetración es ligeramente superior (8%), la diferencia de precio también es ligeramente inferior: el 48% frente al 98%.
- ✓ Sin embargo, en **Noruega**, donde los precios de venta son muy similares, nos encontramos con la situación contraria: el 55% de las ventas era del e-Golf. Si bien el

¹ Fuentes:

Suecia: <http://personbilar.volkswagen.se/sv/models/golf/utrustning.html>

<http://www.bilsweden.se/statistik/arkiv-nyregistrering-per-manad-2015/nyregistreringar-maj-2015>

Dinamarca: <http://www.bilimp.dk/statistics/index.asp>

Noruega: <http://www.tu.no/industri/2016/01/06/fjorarets-mest-solgte-bil-gar-pa-batteri>

<http://www.dinside.no/933861/bilsalget-i-mai-tendensene-bekreftes>

http://www.volkswagen.no/no/models/golf/utstysvarianter.s9_trimlevel_detail.suffix.html/e-golf~2Fe-golf.html

<http://www.volkswagen.no/content/medialib/vwd4/no/pdf/pricelists/prisliste-golf/>

http://www.volkswagen.no/content/medialib/vwd4/no/pdf/pricelists/prisliste-golf/_jcr_content/renditions/rendition.download_attachment.file/volkswagen-golf-prisliste-01-03-2015.pdf

precio del 'fossil Golf' sigue siendo superior, la diferencia es tan reducida que los consumidores optan por la versión ecológica.

Este análisis viene a demostrar cómo, para influir sobre las decisiones de los consumidores de manera decisiva, resulta necesario reducir la brecha existente entre los costes de producción de los vehículos eléctricos frente a los vehículos de combustión interna a través de una equiparación de los precios entre ambos.

2. El ejemplo de Portugal

Incentivos al vehículo eléctrico.

Incentivos para particulares y empresas

Incentivos de 3.000 € por la compra de vehículos eléctricos.

Los compradores de vehículos eléctricos nuevos pueden ser elegibles para obtener un subsidio de € 3.000 por automóvil. Los compradores privados pueden tener derecho a recibir el incentivo por un vehículo, mientras que las empresas pueden tener derecho al incentivo por un máximo de 4 vehículos.

Exención de impuestos de matriculación (ISV)

Los vehículos eléctricos son los únicos vehículos exentos de pagar ISV, ya que son 100% eléctricos y sin emisiones contaminantes. El ISV es una parte integral de los impuestos pagados al comprar vehículos.

Exención del impuesto de circulación única (IUC)

Todos los vehículos eléctricos están actualmente exentos del pago anual de IUC.

Fuente: [Ley 22A-2007, Anexo II, Capítulo I, Artículo 5](#)

Incentivos para las empresas

Exención de **empresas** de impuestos de tributación autónoma (0%)

Cuando una empresa compra un vehículo eléctrico, está exento de pagar impuesto de tributación autónoma. Este impuesto aumenta hasta un 35% todos los costos asociados con la compra, operación y mantenimiento de vehículos de combustibles fósiles. Solo los vehículos 100% eléctricos tienen derecho a esta exención.

Depreciación de vehículos eléctricos a efectos fiscales

El código de impuestos IRC de la compañía introduce una mayor disposición para la depreciación permitida de los vehículos eléctricos. La cantidad se incrementa de € 25,000 para vehículos de combustión interna a € 62,500 para todos los vehículos eléctricos. Este beneficio podría representar un ahorro adicional de aproximadamente € 9,000 en IRC para las empresas que compran un vehículo eléctrico, en comparación con los vehículos de combustión interna.

ANEXOS

Documento de Comentarios para mejora en el redactado de los MOVES

Estimados Señores

En respuesta a la solicitud realizada por el IDAE a AEDIVE para remitir comentarios al plan de ayudas del MOVES, el documento adjunto recoge el parecer de las empresas asociadas que han gestionado el mismo en las diferentes comunidades autónomas y medidas a contemplar en próximas convocatorias. La mayoría de las propuestas de mejora se basan en eliminar la discrepancia de criterios en las diferentes CCAA.

A continuación, desgranamos las situaciones que se han encontrado las empresas y sus posibles propuestas de mejora:

SITUACIÓN: Calendario preciso con las fechas de inicio del plazo de presentación de las solicitudes de ayuda para cada una de las CCAA. Ahora mismo, la forma de proceder es que se vayan publicando sin previo aviso (en muchas convocatorias, por ejemplo, el mismo día en que informan ya comienza a correr el plazo) y en ocasiones el tiempo es insuficiente para recopilar toda la información necesaria, porque como la adjudicación es por orden de presentación, se intenta presentar siempre el primer día.

- **PROPUESTA:** Disponer de las fechas de inicio de cada convocatoria con antelación ayudaría a agilizar los trámites y establecería un principio de equidad con respecto a la totalidad de los solicitantes, ya que todos tendrían las fechas claras desde un principio.

SITUACIÓN: Cada CCAA solicita una documentación distinta, lo que complica la gestión de las ayudas.

- **PROPUESTA:** Unificar criterios sobre documentación requerida. En esta línea, se podría poner a disposición de las comunidades autónomas una herramienta común desde el IDAE para la gestión de la subvención y que cada comunidad elija si utilizarla o no. Al menos, así se podrá hacer presión por cada zona y que al menos, un 50-80% de las zonas se puedan gestionar a través de un canal único (misma documentación, homologación, etc), del mismo modo como cuando se realiza la declaración de la renta en un formato único y cada comunidad aplica un IRPF diferente. Así, cada comunidad podría aplicar descuentos o porcentajes, diferentes pero el trámite sería el mismo.

SITUACIÓN: En todas las convocatorias y en lo que atañe a las infraestructuras de recarga, el solicitante es el BENEFICIARIO de la ayuda, salvo en Andalucía, Madrid y Galicia, donde la solicitud debe hacerla el instalador. En el caso de las empresas, el hecho de tener que hacer la presentación a través de un intermediario ralentiza y dificulta mucho el proceso.

- **PROPUESTA:** Unificar criterios en cuanto al solicitante. Idealmente, que el solicitante de la ayuda sea siempre el beneficiario de la misma o que en su defecto, cuando el beneficiario sea una empresa y no un particular o autónomo, pueda solicitarla directamente.

SITUACIÓN: Existen entre las empresas de flotas (sharings, p.e.) y en especial entre las empresas públicas (Correos, por ejemplo) una dificultad enorme en algunas CCAA por el hecho de que sean las empresas adheridas las solicitantes de las ayudas y no el cliente final, ya que desde que publican el pliego de adjudicaciones hasta la adjudicación pueden pasar 6 meses. Esto ha pasado en CCAA como Madrid, Valencia, Galicia y Andalucía, aunque Andalucía y Galicia han publicado excepciones cuando se trata de empresas públicas.

- **PROPUESTA:** Que en el caso de flotas y en especial, las públicas, puedan ser las empresas las solicitantes de las ayudas

SITUACIÓN: Igual que la memoria descriptiva es bastante homogénea en todas las convocatorias, debería serlo también el formulario de solicitud, aunque para unificarlo tuvieran que ampliar la información requerida en el mismo.

- **PROPUESTA:** Unificar formularios de solicitud

SITUACIÓN: Hay convocatorias que requieren rellenar el formulario on line (Valencia, Canarias y Aragón), lo que ralentiza enormemente la presentación porque los sistemas son algo lentos y porque hay convocatorias en las que hay que cumplimentar los datos para 7 u 8 ubicaciones.

- **PROPUESTA:** incluir toda esa información en el formulario de solicitud y que la presentación se limite a adjuntar dicho formulario junto con toda la documentación adicional que se solicita.

SITUACIÓN: En muchas convocatorias existe un proceso inicial de solicitud en la que se adjunta cierta documentación y un segundo período, que llaman de subsanación, en el que se sube el resto de documentación. Normalmente, para subsanar, se dispone de 10 días naturales desde la recepción de la comunicación. Está muy bien que se conceda dicho período de subsanación por si se adjuntó algo mal en primera convocatoria o por si se olvidó adjuntar algo, pero...

- **PROPUESTA:** Sería muy útil y operativo incluir la opción de subir toda la documentación en la primera solicitud, como ya sucede, de hecho, en algunos casos.

SITUACIÓN: Normalmente, el período de justificación una vez concedida la ayuda es de 12 meses, pero hay CCAA que establecen plazos menores (Valencia) o incluso hay alguna que comunica el plazo de subsanación en la notificación de adjudicación de la ayuda (Andalucía).

- **PROPUESTA:** Homogeneizar el período de justificación una vez concedida la ayuda.

SITUACIÓN: En la gestión de los trámites que hay que realizar para puntos de recarga (concesión de licencias de obra, etc) a fin de poder cumplir el plazo de justificación que se concede para percibir la ayuda, la falta de agilidad por parte de algunas administraciones dificulta mucho el proceso.

- **PROPUESTA:** Establecer mecanismos de agilidad por parte de las administraciones públicas

SITUACIÓN: Varias CCAA solicitan oferta de tres proveedores distintos para cada una de las partidas contempladas en los presupuestos, lo que requiere un trabajo de recopilación de documentación de diferentes proveedores que resulta muy complicado, sobre todo en empresas grandes en las que se suelen agilizar los procesos de compras mediante acuerdos marco que además, les garantizan los mejores precios. En todas las convocatorias en las que se solicitaban dichas ofertas se ha consultado la posibilidad de presentar los acuerdos marco y no fue aceptado.

- **PROPUESTA:** Aceptación de Acuerdos Marco en la documentación que se solicita

SITUACIÓN: El achatarramiento obligatorio de vehículos ha supuesto una barrera insalvable para la solicitud de ayudas por parte de las empresas de renting y otras que por otro lado, son las que más pueden en estos momentos impulsar la matriculación de vehículos eléctricos.

- **PROPUESTA:** Eliminar la obligatoriedad del achatarramiento de un vehículo, pudiendo ser un aliciente, pero no una condición necesaria, ya que quedan fuera de las ayudas sectores relevantes como el renting.

SITUACIÓN: Las ayudas a la compra de vehículos, tal y como están planteadas, solo benefician a vehículos eléctricos con poca autonomía, lo que supone una barrera al objetivo de descarbonización y transformación del parque rodado en España.

- **PROPUESTA:** Elevar el precio límite dado a la compra del vehículo o al menos permitir que el modelo más económico de cada marca pueda acceder a las ayudas.

Esperando que dichas propuestas merezcan su consideración y sean tenidas en cuenta en el próximo plan de ayudas del MOVES, quedamos a su disposición para cualquier aclaración o consulta.