X056651



0050 SOL·LICITUD ESMENES DE PARTICIPACIÓ **CIUTADANA** 0050 SOLICITUD ENMIENDAS DE PARTICIP. CIUDADANA

DADES DEL SOL·LICITANT DATOS DEL SOLICITANTE			
Tipus de document d'identificació Tipo de documento de identificación	Número de document Número de documento	Nom Nombre	
NIF	***7231**	ASOC EMP COM VALENC ALQUILER SIN Y CON CONDUCTOR	
Primer cognom Primer apellido		Segon cognom Segundo apellido	
-		-	

DADES DEL REPRESENTANT DATOS DEL REPRESENTANTE			
Tipus de document d'identificació Tipo de documento de identificación	Número de document Número de documento	Nom Nombre	
Primer cognom Primer apellido		Segon cognom Segundo apellido	

SOL-LICITUD

A l'empar del que disposa l'article 133.bis del Reglamento de Les Corts, presenta l'esmana següent a la proposició/al projecte de llei sobre

LEY DEL CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ECOLÓGICA DE

Tipus d'esmena

Modificació

Text d'esmena

- Artículo 63 (nuevo). Estudio de las necesidades técnicas para ampliar la flota pública y privada de vehículos libres de emisiones.

 1. A fin de establecer un calendario para la adquisición y alquiler de vehículos libres de emisiones por parte de las empresas y administraciones, se realizará un estudio en el plazo de 12 meses desde la entrada en vigor de la presente Ley que analice:

 a. El número total de vehículos existentes y previsiones de crecimiento o decrecimiento en las flotas públicas y privadas para conocer qué número exacto supondría establecer un porcentaje concreto anual de adquisición y, en su caso, alquiler de vehículos libres de emisiones
- b. La capacidad de oferta de fabricantes de vehículos libres de emisiones en sus distintas categorías y la previsión de crecimiento anual de esta oferta.
- c. Las necesidades de infraestructura de recarga en sus distintas modalidades (lenta, media, rápida y ultrarrápida) que cubra los potenciales objetivos de penetración de v

Número d' article

artículo 62, 63 Y NUEVA DISPOSICION ADICIONAL

Motius de la proposta

El proyecto de Ley prevé un nuevo impuesto a las emisiones de CO2 de los vehículos. Nos gustaría resaltar que los impuestos actuales aplicados a los vehículos ya están vinculados a las emisiones. Las comunidades ya reciben el 100% del impuesto de matriculación y el 58% de los impuestos sobre los combustibles. El impuesto de circulación es 100% un impuesto municipal. Todos estos son más altos según las emisiones del vehículo. Especialmente, el de combustibles, que implica que cuanto más se utilice el vehículo, más se está pagando. Un buen incentivo para que los usuarios no utilicen el vehículo salvo que sea necesario.

Además, hay que tener en cuenta que muchos vehículos en la Comunidad no están matriculados aquí, lo que significa que esto es una desventaja competitiva para las empresas valencianas.







X056651

INFORMACIÓ D'AVISOS I NOTIFICACIONS

Desitge que m'informeu mitjançant l'enviament d'un missatge electrònic dels canvis en aquest expedient. Deseo que se me informe mediante el envío de un correo electrónico de los cambios en este expedient

Trie el mitjà de notificació pel qual desitge ser notificat (només per a subjectes no obligats a rebre notificacions

telemàtiques*): Elija el medio de notificación por el cual desee ser notificado (sólo para sujetos no obligados a recibir notificaciones telemáticas*):

Desitge rebre la notificació de forma telemàtica.

Desitge rebre la notificació per correu certificat al domicili indicat més amunt.

*Nota: segons l'article 14 de la Llei 39/2015, estan **obligats** a relacionar-se electrònicament: a) Les persones jurídiques. b) Les entitats sense personalitat jurídica. c) Els qui exercisquen una activitat professional per a la qual es requerisca col·legiació obligatòria en exercici d'aquesta activitat professional. d) Els qui representen un interessat que estiga obligat a relacionar-se electrònicament. e) Els empleats de les administracions públiques per als tràmits i actuacions que realitzen amb aquestes per raó de la seua condició d'empleat públic.

*Nota: Según el artículo 14 de la Ley 39/2015, están obligados a relacionarse electrónicamente: a) Las personas jurídicas. b) Las entidades sin personalidad jurídica. c) Quienes ejerzan una actividad profesional para la que se requiera colegiación obligatoria, en ejercicio de dicha actividad profesional. d) Quienes representen a un interesado que esté obligado a relacionarse electrónicamente. e) Los empleados de las Administraciones Públicas para los trámites y actuaciones que realicen con ellas por razón de su condición de

MESA DE LA COMISSIÓ ESPECIAL DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA

En compliment del que disposa el Reglament (UE) 2016/679 del Parlament Europeu i del Consell, de 27 d'abril de 2016, relatiu a la Parlament Europeu i dei Conseil, de 27 d'abril de 2016, felatiu a la protecció de les persones físiques pel que fa al tractament de dades personals i a la lliure circulació d'estes dades i pel qual es deroga la Directiva 95/46/CE, les Corts Valencianes li informa que les seues dades personals aportats en este formulari seran incorporats a un fitxer titularitat del mateix Organisme, amb la finalitat de la gestió dels servicis objecte del formulari, oferits per les Corts Valencianes en el seu àmbit de les seues funcions. També s'informa que, en els termes previstos per la legislació vigent, es podran cedir dades a altres Administracions, de caràcter públic o privat, i Òrgans de Control.

En cumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE, les Corts Valencianes le informa que sus datos personales aportados en este formulario serán incorporados a un fichero titularidad del mismo Organismo, con la finalidad de la gestión de los servicios objeto del formulario, ofrecidos por les Corts Valencianes en su ámbito de sus funciones. También se informa que, en los términos previstos por la legislación vigente, se podrán ceder datos a otras

Administraciones, de carácter público o privado, y Órganos de Control.

 \square

He llegit i accepte els termes referents a la Protecció de Dades

Corts Valencianes, PLAÇA SANT LLORENÇ, 4. València (Valencia). 963188000



ENC ALOUIL EP SIN Y CON

Corts Valencianes

REGISTRE
ENTRADA

16/06/2022 20:23

X056651



Refcia de este escrito: ALEGACIONES AL PROYECTO DE LEY DEL CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ECOLÓGICA DE LA COMUNITAT VALENCIANA

A LAS CORTES VALENCIANAS PORTAL DE PARTICIPACION

, con DNI num en su condición de Presidente de la Asociación EMPRESARIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA DE VEHICULOS DE ALQUILER (AECOVAL), ante las Cortes Valencianas, en relación al Proyecto de Ley de del Cambio climático y Transición económica de la Comunidad Valenciana, comparece y **DICE**:

Que por la asociación a la que represento se presentó solicitud de comparecencia ante las Cortes en relación con el Proyecto de Ley del cambio climático de la Comunidad Valenciana y se interesaba la modificación de la citada normativa, porque la misma afectaba al sector del Arrendamiento de vehículos al que representamos, visto que el Proyecto de Ley no se ha visto modificado con nuestras sugerencias, venimos por este escrito a presentar ALEGACIONES, dentro del plazo legalmente establecido:

PRIMERA. - Acerca de AECOVAL

AECOVAL es la asociación empresarial de alquiler de vehículos en la Comunidad Valenciana. Representamos alrededor del 90% de la industria valenciana con más de 100 empresas asociadas. Se halla integrada en FENEVAL (Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos Con y Sin Conductor) con sede en Madrid, la que a su vez está asociada a LEASEUROPE (Federación Europea de Alquiler de Vehículos) con sede en Bruselas.

El sector del alquiler de vehículos

El sector del alquiler en la Comunitat se compone en gran medida de empresas familiares. Las pymes representan el 92% del total de empresas. Además, alrededor 1.000 personas tienen trabajo directamente en nuestro sector.





ENC ALOUIL ER SIN Y CON

Data i hora 16/06/2022 20:23:09

Corts Valencianes

REGISTRE
ENTRADA

16/06/2022 20:23

X056651



Pero también, hay mucho empleo indirecto relacionado con el sector. Es importante tener en cuenta que el sector del alquiler forma parte de un ecosistema que también apoya a otros negocios como los talleres o los concesionarios que venden vehículos nuevos y seminuevos. También representamos la compra del 26% de los coches y del 16% de las furgonetas y camiones de carga en la Comunitat, es decir, somos un socio clave para los fabricantes, un sector clave aquí.

La industria del alquiler fuimos un sector clave durante la pandemia para que tanto personas como empresas esenciales tuvieran la movilidad garantizada, incluido el apoyo a los servicios y trabajadores del sector salud. Por esta razón, fuimos declarados proveedores de servicios esenciales.

Sin embargo, **la pandemia ha pasado factura al sector**. La flota ha pasado de 100.000 vehículos en 2019 a 80.000 coches y furgonetas hoy. En todo caso, estos 80.000 vehículos nos sitúan como el subsector de la movilidad compartida más grande de la Comunidad Valenciana.

Gran parte de nuestro negocio depende del Turismo. Pero no porque los turistas alquilen un coche para ir del aeropuerto al hotel y dejarlo aparcado allí durante una semana. Quienes alquilan nuestros vehículos es porque quieren visitar otros puntos de la comunidad, distribuyendo la riqueza que trae el turismo a zonas donde, sin nosotros, no podrían llegar.

Qué es y qué hace el alquiler

El alquiler de vehículos sin conductor es una forma de movilidad con una historia de decenios con la intermodalidad en el ADN por lo que siempre estamos en aeropuertos, estaciones o nudos de transporte en nuestras ciudades.

Como hemos comentado, el alquiler no es solo turismo y ocio. Es una buena parte de nuestro negocio, pero también servimos para usos cotidianos de movilidad para nuestros vecinos, vecinas, empresas y administraciones públicas.

A las administraciones públicas les proporcionamos flexibilidad para adaptarse a las circunstancias cambiantes sin que tengan que ampliar su flota en propiedad. Por ejemplo, algunos servicios municipales de empleo acuden a nosotros cuando tienen un nuevo proyecto de empleo y necesitan trasladar a las personas en formación. Para estos ayuntamientos, no vale la pena tener esos vehículos parados en el aparcamiento si solo se usan durante 2 semanas cada semestre.







En relación con esto, algo que debería abordarse en algún momento son las normas de Contabilidad del sector público que, de una manera no intencionada, frenan el alquiler y favorece la compra. Estas normas suponen un sobrecoste a nuestras Administraciones que conduce a tener un parque móvil de grandes dimensiones infrautilizado. Por no ser un tema específico del proyecto de Ley, no abordaremos esta situación en el presente documento.

También damos servicios a empresas, en su mayoría pymes, que necesitan utilizar vehículos comerciales para una amplia gama de casos de uso y períodos de tiempo. De hecho, a menudo decimos que el alquiler proporciona "el vehículo correcto, en la ubicación correcta, por la duración correcta por el precio correcto".

En definitiva, nuestro sector de alquiler sin conductor hace que la movilidad sea accesible, asequible y flexible para las personas, las empresas y las administraciones.

Otro aspecto poco conocido es nuestro papel como proveedores de vehículos de sustitución cuando alguien deja el suyo en el taller por un revisión, avería o accidente. Esta es una función clave para que personas y organizaciones no se queden paradas. Muchas personas no pueden permitirse el lujo de estar sin movilidad, especialmente cuando sus viajes no se pueden realizar en transporte público.

El alquiler como facilitador de la movilidad

Nos gustaría destacar que también somos una parte integral del sistema de movilidad autonómico: nuestros servicios permiten que nuestra clientela pueda moverse por zonas rurales, periurbanas, suburbanas, urbanas e interurbanas para desplazamientos que no se pueden realizar en transporte público u otros modos.

De hecho, los datos sugieren que el alquiler es un facilitador del transporte público. Cuanto mejor sea la red de transporte público, mejor le va al rent-a-car. Si las necesidades diarias de movilidad (generalmente para ir al trabajo y llevar a sus hijos/as a la escuela) están cubiertas por el transporte público, la necesidad de comprar un automóvil disminuye drásticamente. Estas mismas personas que no se compran un vehículo, cuando lo necesiten puntualmente, recurrirán al rent-a-car. Esto también nos ayuda a desestacionalizar nuestro negocio, creando más empleo y más estable durante todo el año.

El alquiler en el proceso de transición de la movilidad

Reconocemos que nuestras flotas son una parte clave de la transición de la movilidad. Una clave para esta transición es poder equilibrar la **descarbonización** con proporcionar una







movilidad accesible y asequible, especialmente en las condiciones económicas actuales. Esto también significa dar alternativas de movilidad a la propiedad de vehículos privados, que se tenga alternativas eficientes en los trayectos que se tienen que realizar sin que supongan un sobrecoste para nuestros vecinos y vecinas. Si no es así, el coche particular seguirá siendo el rey de la movilidad.

Es importante tener en cuenta que nuestros vehículos ya se encuentran entre las flotas más limpias en la carretera. Renovamos nuestros vehículos muy a menudo: tienen una antigüedad promedio en torno a 1 año frente al vehículo particular medio en la Comunitat, que tiene más de 13 años:

Esto significa que nuestros vehículos reducen las emisiones de CO2 en una quinta parte respecto de ese coche particular promedio. Si nos fijamos en la emisión partículas y otros gases contaminantes como el NOX, la reducción es de más del 80%.

Las flotas de alquiler ya son y pueden ser facilitadores de la adopción de vehículos eléctricos porque permitimos que se use esta tecnología durante unos pocos días.

Sin embargo, es esencial tener en cuenta que el modelo más habitual para la adopción de vehículos eléctricos es el modelo "carga en casa, carga en el trabajo" con puntos de recarga lenta y más baratos, especialmente para los vehículos de empresa. Este modelo no funciona para nuestros clientes, que dependen de la red de carga pública y rápida. Si los clientes no disponen de esa red de carga pública, no alquilarán un eléctrico o, si lo hacen, es posible que no vuelvan a repetir porque porque habrán tenido una mala experiencia esa primera vez.

La velocidad de adopción de vehículos eléctricos en las flotas de alquiler también se reduce a una ecuación fundamental de oferta y demanda. Con una crisis cuádruple como la que vivimos (la pandemia, la escasez de chips, los confinamientos en China y la guerra en Ucrania), hay importantes problemas de suministro de vehículos en España y en toda Europa. El impacto de esta crisis es muy evidente en las fábricas en nuestra comunidad. La crisis se extiende a toda clase de vehículos, pero especialmente a los vehículos eléctricos. Lo que se suponía que era un problema temporal, ahora puede durar hasta 2024 e incluso más allá de eso.

Estos vehículos eléctricos, que ya eran significativamente más caros de adquirir, es probable que mantengan precios altos un largo tiempo debido a estos problemas de suministro. La previsión, muy extendida, de que se llegaría a la paridad de precios entre los vehículos eléctricos y los de combustión en 2025 se están revisando.

Incluso suponiendo que haya un suministro estable de vehículos eléctricos, la adopción de vehículos eléctricos está siempre dirigida por la demanda de nuestros clientes.









- Estamos comprando eléctricos en línea con la demanda de los clientes y, para que conste, por nuestro interés, estamos activamente recomendando su alquiler.
- Pero no podemos obligar a nadie a alquilar un vehículo eléctrico si no lo quieren. Lo que se conoce como "ansiedad por la autonomía del vehículo" sigue siendo alta
- El coste de los vehículos significa que simplemente son más caros de alquilar.
- Por lo tanto, desafortunadamente, a día de hoy la demanda de los clientes es baja y no tiene visos de incrementar.
- El hecho de tener un cierto volumen de vehículos sin alquilar porque no hay demanda, repercute negativamente en el negocio de alquiler llegando a poner en riesgo su viabilidad económica.

SEGUNDA. - Nuestra **recomendación** es que desde las administraciones públicas se actúe de varias maneras para apoyar la transición hacia la movilidad eléctrica en flotas:

- 1. Impulsando un despliegue más rápido de la infraestructura pública de recarga, con especial atención a la recarga rápida y ultrarrápida, de mínimo 50kW.
- 2. Impulsando una mayor renovación de la flota de las administraciones públicas, poniendo el acento en su electrificación.
- 3. Apoyando la adquisición de vehículos más asequibles mediante más ayudas, sobre todo, para empresas y administraciones.
- 4. Apoyar el despliegue de infraestructura de carga de vehículos eléctricos más asequible en sucursales de alquiler y centros de movilidad. Sobre todo, pienso en aeropuertos, puertos y estaciones de tren donde hay centenares de alquileres diarios y donde la recarga ultrarrápida es mucho más necesaria y la inversión sería muy alta.
- 5. Esto implica garantizar que la capacidad de la red sea suficiente para soportar un mayor número de vehículos eléctricos en las flotas de movilidad compartida.
- 6. Mediante la introducción de incentivos para la aceptación por parte de los usuarios, por ejemplo, cheques de movilidad para residentes que impulsen los servicios de movilidad.

El impacto del proyecto de Ley en el sector del alquiler de vehículos

Cuotas obligatorias de vehículos de cero emisiones

Entendemos perfectamente la voluntad política de impulsar la electrificación. Las cuotas obligatorias pueden parecer, a priori, una buena idea. Pero como hemos explicado anteriormente, la electrificación de nuestras flotas *per se* no va a impulsar la demanda. De







hecho, si no lo acompañamos con medidas que incentiven esa demanda, nos encontraremos con efectos perversos que cuestionarán la viabilidad de nuestras empresas.

El calendario propuesto no se ha basado en ningún estudio previo sobre su viabilidad. Si no se realiza un estudio sobre los factores que impactan en el rent-a-car, estamos abocados al fracaso. Estos factores que deben analizarse son cuatro:

- 1. Producción de vehículos de cero emisiones y su correlación con las compras que tienen que hacer los rent-a-car a lo largo de todo el periodo.
- 2. La distribución de esos vehículos, es decir, hacia qué segmentos se comercializan prioritariamente. En la actualidad, por ejemplo, los rent-a-car nos encontramos con dificultades para comprar ya que los vendedores dan prioridad a los particulares.
- 3. El despliegue de puntos de recarga en las zonas que lo precisan nuestros clientes (aeropuertos, estaciones, sucursales de alquiler, carreteras, hoteles) y que cuenten con la velocidad de recarga adecuada.
- 4. La demanda de estos vehículos, donde el factor de concienciación es muy relevante y creemos que una campaña específica tanto para turistas como residentes es necesaria.

En todo caso, cualquier calendario de electrificación que se estableciera requiere la previsión de revisiones anuales que permitan adaptar las cuotas establecidas a la realidad del momento teniendo en cuenta los factores que acabamos de comentar.

Al final del documento, encontrarán nuestra propuesta de enmienda para su consideración en la que pedimos que se sustituyan los artículos sobre las cuotas obligatorias por una cláusula que establezca que el Consell debe realizar dicho estudio tras lo cual podrá establecer ese calendario de cuotas, incluyendo medidas de apoyo y revisiones.

Incremento de la fiscalidad de las emisiones de CO2

El proyecto de Ley prevé un nuevo impuesto a las emisiones de CO2 de los vehículos. Nos gustaría resaltar que los impuestos actuales aplicados a los vehículos ya están vinculados a las emisiones. Las comunidades ya reciben el 100% del impuesto de matriculación y el 58% de los impuestos sobre los combustibles. El impuesto de circulación es 100% un impuesto municipal. Todos estos son más altos según las emisiones del vehículo. Especialmente, el de combustibles, que implica que cuanto más se utilice el vehículo, más se está pagando. Un buen incentivo para que los usuarios no utilicen el vehículo salvo que sea necesario.

Además, hay que tener en cuenta que muchos vehículos en la Comunidad no están matriculados aquí, lo que significa que esto es una desventaja competitiva para las empresas valencianas.





Data i hora 16/06/2022 20:23:09







Por lo tanto, al final de estas alegaciones incluimos también una enmienda solicitando la retirada de dicho gravamen.

TERCERA. - Otras peticiones

Digitalización.

Desde los poderes públicos se debe favorecer la digitalización de las empresas y mejorar las capacidades digitales de la ciudadanía. La Comunidad Valenciana es punta de lanza en digitalización no solo en España sino dentro de la UE. Apoyamos mantener esa senda.

Pero también les pedimos que no utilicen la digitalización para profundizar la brecha digital que alejen a determinados segmentos de la población del acceso a los servicios de movilidad. Hemos visto algunos intentos de dar privilegios a los servicios 100% digitales. Por ejemplo, dentro de las nuevas zonas de bajas emisiones se deben favorecer los servicios de movilidad sin que el factor determinante sea su digitalización o no.

Por lo tanto, solicitamos que se den incentivos para que las empresas aumenten su digitalización, por supuesto, pero no penalicen a aquellos ciudadanos y ciudadanas no conectados.

► Creación de un Plan de Ayuda a Personas Usuarias de Servicios de Movilidad

Si nos fijamos en los coches y furgonetas, solo podemos ver planes de ayudas para la compra. Antes, los RENOVE. Ahora, los MOVES. No obstante, estos planes excluyen a muchas personas que no pueden permitirse comprar un nuevo vehículo, ni siquiera con las ayudas.

Sería positivo que, junto a los planes de fomento a la compra, también se hagan planes de fomento a los servicios de movilidad.

Hay algunas experiencias en Europa con este tipo de planes. El éxito de estos planes se deriva de la capacidad de que los usuarios y usuarias vean cubiertas todas sus necesidades no solo los viajes urbanos diarios, sino también las distancias medias y largas, es decir, que el plan



Data i hora 16/06/2022 20:23:09

cubra el transporte público urbano o metropolitano, taxis, alquiler de vehículos, autocares y trenes.

Por lo tanto, solicitamos incluir una cláusula que inste al Gobierno a aprobar un Plan de Ayuda a Personas Usuarias de Servicios de Movilidad, que siguiendo la línea del Plan MOVES III ofrezca como alternativa, tras el achatarramiento, o la ayuda a la compra o la ayuda para uso, en tarjeta prepago, en servicios de movilidad.

► Apoyo para conseguir un IVA reducido a la movilidad compartida

La movilidad compartida, como el alquiler y los servicios conocidos como "sharing", están penalizados: pagamos el 21% de IVA por dar servicio sin conductor. Los servicios con conductor, por el contrario, tributan al 10%.

Pero lo cierto es que un servicio de movilidad tiene el mismo efecto tenga o no conductor: la ciudadanía lo usa para trasladarse del punto A al punto B. La diferencia es que los servicios de movilidad compartida damos mayor autonomía al usuario/a sin las restricciones de una línea regular con un trayecto y paradas predefinidas.

Penalizar a los servicios de alquiler sin conductor va contra el mismo espíritu del proyecto de Ley. Por lo que sería recomendable que desde la Comunidad Valenciana se inste al Gobierno Central a terminar con esta discriminación y facilitar que todos los servicios de movilidad seamos más asequibles poniendo el IVA al 10%.

► Relación de ENMIENDAS:

A continuación, proponemos distintas enmiendas al texto del proyecto de Ley para su consideración por parte de los grupos parlamentarios.

Respecto de los tres últimos puntos tratados en el apartado anterior (digitalización, plan de ayudas e IVA reducido), no proponemos una enmienda concreta, pero estamos a disposición de los grupos para abordar de qué manera implementarlo en el marco de competencias autonómicas.

1. Mejora de la introducción del vehículo libre de emisiones en flotas.







Se propone una NUEVA REDACCIÓN del artículo 62.

Artículo 63. Alquiler, adquisición y otras formas de tenencia de vehículos libres de emisiones.

- 1. Las administraciones públicas y las empresas estarán obligadas, en el momento de renovar sus respectivas flotas, a sustituir progresivamente sus vehículos de combustión interna por vehículos libres de emisiones.
- 2. Las empresas de alquiler de vehículos, así como lLas grandes y medianas empresas que sustituyan anualmente más del 30% de sus vehículos, al renovar sus flotas, cumplirán con los porcentajes mínimos de adquisición o de alquiler de vehículos libres de emisiones establecidos en el anexo II de esta ley. Este anexo podrá ser modificado por el Consell mediante decreto.
- 3. La regla anterior es aplicable a empresas con actividad económica y flota de vehículos en la Comunitat Valenciana [resto igual]
- 4 (nuevo). Las empresas de alquiler de vehículos sin conductor estarán excluidas de esta obligación y estarán sujetas a lo previsto en el artículo 28 de esta ley.
- 5. Las empresas [resto igual].

2. Estudio de las necesidades técnicas para ampliar el parque de vehículos eléctricos en la Comunitat:

Artículo 63 (nuevo). Estudio de las necesidades técnicas para ampliar la flota pública y privada de vehículos libres de emisiones.

- 1. A fin de establecer un calendario para la adquisición y alquiler de vehículos libres de emisiones por parte de las empresas y administraciones, se realizará un estudio en el plazo de 12 meses desde la entrada en vigor de la presente Ley que analice:
- a. El número total de vehículos existentes y previsiones de crecimiento o decrecimiento en las flotas públicas y privadas para conocer qué número exacto supondría establecer un porcentaje concreto anual de adquisición y, en su caso, alquiler de vehículos libres de emisiones.
- b. La capacidad de oferta de fabricantes de vehículos libres de emisiones en sus distintas categorías y la previsión de crecimiento anual de esta oferta.







- c. Las necesidades de infraestructura de recarga en sus distintas modalidades (lenta, media, rápida y ultrarrápida) que cubra los potenciales objetivos de penetración de vehículos en las flotas públicas y privadas, además de su ubicación respecto de las necesidades de las flotas afectadas.
- d. Los requisitos técnicos de la red para cubrir estas necesidades de infraestructura de recarga.
 - e. Las medidas de incentivos y apoyos a la demanda por parte de usuarios y usuarias.
- 2. En el plazo de 6 meses desde la publicación de este estudio, el Govern podrá establecer mediante decreto un calendario de obligaciones de adquisición y alquiler progresivo de vehículos libres de emisiones, categorizado por tipo de vehículo y por tipo de flota.
- 3. Anualmente, el Govern, con la participación de las empresas del sector, revisará el calendario para, en su caso, adaptarlo a la evolución de los aspectos contenidos en el estudio.

3. Mejora de la demanda de servicios de movilidad libre de emisiones

Disposición adicional (nueva). Plan de concienciación sobre la movilidad eléctrica.

La conselleria competente en materia de energía redactará un plan de concienciación para valencianos, valencianas y visitantes con el objetivo de mejorar la confianza en el uso de la movilidad libre de emisiones en la Comunitat. Este plan contará con un estudio previo de los obstáculos para adquirir o alguilar un vehículo libre de emisiones en colaboración con la industria y la conselleria competente en Turismo. El plan de concienciación incluirá campañas en medios de comunicación e información sobre las ventajas de la movilidad libre de emisiones y puntos de recarga en toda la Comunitat.









4. Supresión del impuesto sobre las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos de tracción mecánica

Consideramos que, tras el cambio de cálculo del impuesto de matriculación a partir del 1 de enero de 2021, este impuesto previsto en el anteproyecto grava doblemente un mismo concepto, las emisiones de CO₂. Además, resulta discriminatorio para las empresas domiciliadas en la Comunitat y que registran aquí sus vehículos. Por tanto, pedimos la supresión.

Artículo 98. 1. Se suprime la letra a de dicho punto.

Sección 2ª. Se suprime la sección segunda del capítulo II del título VI de la Ley.

Por lo expuesto,

SOLICITA, que teniendo por presentado este escrito, se sirva admitirlo y tras los trámites oportunos tenga a bien estimar las sugerencia, modificaciones y enmiendas plasmadas en el cuerpo de este escrito, para una mejor consecución de los fines perseguidos en la normativa relacionada, que sin duda beneficiará a toda la ciudadanía, a las Administraciones públicas y al sector al que representamos y nos ponemos a su disposición por si fuera de su interés obtener de nuestra Asociación una colaboración efectiva.

En Elche para Valencia a 16 de junio de 2022.





