

Alianza por un Plan Social para el Clima justo para usuarios y microempresas vulnerables del transporte

Propuestas para un Plan Social para el Clima que ayude eficazmente a los hogares en pobreza energética, usuarios vulnerables del transporte y microempresas vulnerables.

La Alianza por un Plan Social para el Clima justo para usuarios y microempresas vulnerables del transporte es un colectivo de 27 entidades de la sociedad civil (sociales, ecologistas, sindicales, etc.) que estamos trabajando conjuntamente la parte del Fondo Social para el Clima relacionada con los usuarios y microempresas vulnerables del transporte. Está compuesta de las siguientes entidades:

- Asociación de Marcas y Bicicletas de España (AMBE),
- Amigos de la Tierra,
- Comisiones Obreras (CC.OO.),
- Consejo de la Juventud de España (CJE),
- ConBici,
- Demos Lab,
- European Anti Poverty Network (EAPN-ES),
- Ecologistas en Acción,
- Ecounion,
- EsadeEcPol,
- Federación de Consumidores y Usuarios CECU,
- Foro de Acción Rural,
- Fundación Ecología y Desarrollo (ECODES),
- Fundación Mobilitat Sostenible y Segura,
- Fundación Renovables,
- Greenpeace,
- Grupo Social ONCE,
- Oxfam-Intermón,
- Plataforma por un Nuevo Modelo Energético (Px1NME),
- Promoció del Transport Public (PTP),
- Renovem-nos,
- Revo,
- Sociedad Española de Agricultura Ecológica y Agroecología (SEAE),
- SEO/BirdLife,
- Transport & Environment (T&E),
- Unión General de Trabajadoras y Trabajadores (UGT) y
- Unión de Profesionales y Trabajadores Autónomos (UPTA).

Propuestas relativas al transporte

1.- Propuesta de definiciones adicionales a las establecidas en el Artículo 2 del Reglamento

Se propone incorporar esta nueva definición:

«vehículo de emisión cero»: cualquier tipo de vehículo turismo o vehículo comercial con unas emisiones de gases de escape de cero g de CO₂/km, determinadas de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1151.

Explicación: En el Reglamento (UE) 2023/955 se recoge la definición «vehículo de emisión cero y de baja emisión: un turismo o un vehículo comercial ligero con unas emisiones de gases de escape comprendidas entre cero y 50 g de CO₂/km, determinadas de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1151» (artículo 3, letra m). Sin embargo, se considera conveniente identificar claramente aquellos vehículos verdaderamente libres de emisiones contaminantes en la propulsión, por ello se propone añadir una definición exclusiva para ellos.

2.- Identificación de colectivos

Propuesta de identificación de microempresas vulnerables

Para la recepción de las ayudas, se propone que se defina más claramente a los profesionales y microempresas vulnerables en el ámbito del transporte. Se propone lo siguiente:

- Estas ayudas están dirigidas a trabajadores profesionales autónomos, microempresas y cooperativas vulnerables (de menos de 10 trabajadores), que desarrollan su actividad dentro de los epígrafes 722 y 721.2 del Impuesto sobre Actividades Económicas (IAE), lo que incluye tanto a transportistas de mercancías y servicios de mudanza como a profesionales del transporte de viajeros en autotaxis.
- Además, también podrán beneficiarse aquellos trabajadores profesionales autónomos, microempresas y cooperativas vulnerables (de menos de 10 trabajadores), cuya actividad no sea el transporte, pero que precisen de sus vehículos para desempeñar su profesión. Este es el caso de electricistas, fontaneros y técnicos de mantenimiento, quienes necesitan trasladar herramientas y materiales; comerciantes ambulantes, que transportan sus productos a mercadillos y ferias; o profesionales de la asistencia a domicilio, como fisioterapeutas o cuidadores que se desplazan a los hogares de sus clientes. Serán vehículos con una masa máxima autorizada (MMA) inferior a 3.500 kg.

3.- Indicadores adicionales a los comunes establecidos en el Anexo IV del Reglamento

3.1.- Propuesta de indicador de contexto

Se proponen los siguientes:

- Número de trabajadores profesionales autónomos, microempresas y cooperativas vulnerables (de menos de 10 trabajadores), que desarrollan su actividad dentro de los epígrafes 722 y 721.2 del Impuesto sobre Actividades Económicas (IAE), lo que incluye tanto a transportistas de mercancías y servicios de mudanza como a profesionales del transporte de viajeros en autotaxis.
- Número de trabajadores profesionales autónomos, microempresas y cooperativas vulnerables (de menos de 10 trabajadores), cuya actividad no sea el transporte, pero que precisen de sus vehículos para desempeñar su profesión. Este es el caso de electricistas, fontaneros y técnicos de mantenimiento, quienes necesitan trasladar herramientas y materiales; comerciantes ambulantes, que transportan sus productos a mercadillos y ferias; o profesionales de la asistencia a domicilio, como fisioterapeutas o cuidadores que se desplazan a los hogares de sus clientes. Serán vehículos con una masa máxima autorizada (MMA) inferior a 3.500 kg.
- En municipios de áreas rurales, la proporción de vehículos según el etiquetado ambiental. Explicación: Según el distintivo ambiental de la DGT, las zonas rurales tienen una menor adopción de tecnologías limpias en comparación con las no rurales. En el entorno rural la proporción de vehículos sin etiqueta medioambiental es del 34,4%, es decir, es casi diez puntos mayor a la de entornos no rurales, lo que sugiere una mayor presencia de vehículos antiguos y más contaminantes en zonas rurales.

3.2.- Propuesta de indicador de realización

- Número de trabajadores profesionales autónomos, microempresas y cooperativas vulnerables (de menos de 10 trabajadores), que se han beneficiado de al menos una medida estructural de reducción de sus emisiones en el sector del transporte por carretera. Unidad: número de trabajadores.
 - Número de beneficiarios del programa leasing social (*). *Explicación: número de usuarios y profesionales del transporte vulnerables que se han beneficiado de medidas e inversiones en esta medida, financiadas con cargo al Fondo.* Unidad: número de usuarios.
 - Bonos de recarga emitidos para vehículos de emisión cero en régimen de leasing social (*). *Explicación: número de usuarios que se han acogido al programa de leasing social y que además requieren del uso de la infraestructura de recarga pública por imposibilidad de disponer de un punto de recarga vinculada o en su lugar de trabajo donde recargar el vehículo de emisión cero.* Unidad: número de usuarios.
- (*) Para entenderlo mejor lo anterior ver por favor nuestras propuestas en el apartado “1. Propuesta de medidas e inversiones (sector del transporte)” de la sección “Medidas e inversiones acorde con lo establecido en el Anexo V del Reglamento (Transporte)” del formulario.

3.3.- Propuesta de indicador de resultados

- Incremento del número de vehículos con etiqueta ambiental 0 emisiones. *Explicación: Incremento del número de vehículos con etiqueta ambiental 0 emisiones como resultado de las medidas e inversiones financiadas con cargo al Fondo.* Unidad: %.
 - Reducción del número de vehículos sin etiqueta ambiental en áreas rurales. *Explicación: Reducción del número de vehículos sin etiqueta ambiental en áreas rurales como resultado de las medidas e inversiones financiadas con cargo al Fondo.* Unidad: %. (*)
 - Evolución de las ventas de vehículos de ciclología eléctrica de batería. Unidad: % (*)
 - Incremento del uso de transporte público en usuarios en condición de vulnerabilidad en el transporte (número de nuevos abonos de transporte en este tipo de usuarios). Unidad: % (*)
- (*) Para entenderlo mejor lo anterior ver por favor nuestras propuestas en el apartado “1. Propuesta de medidas e inversiones (sector del transporte)” de la sección “Medidas e inversiones acorde con lo establecido en el Anexo V del Reglamento (Transporte)” del formulario.

4.- Medidas e inversiones acorde con lo establecido en el Anexo V del Reglamento

Consideración preliminar

No se deberían dar ayudas directas a la renta porque son medidas meramente coyunturales que no sirven para revertir la situación de vulnerabilidad a medio y largo plazo.

Dado que el efecto del ETS2 va a ser un incremento de los precios del combustible para el transporte por carretera a partir de 2027, la prioridad debe ser ayudar al mayor número posible de los usuarios del transporte y microempresas más vulnerables por este efecto para que éstos adopten tecnologías energéticamente eficientes y accedan a energías renovables y medios de transporte sostenibles. Esto servirá para que reduzcan su dependencia de los combustibles fósiles a medio y largo plazo.

El Plan social para el Clima debe incluir medidas e inversiones que deben diseñarse para tener un impacto duradero y revertir de forma definitiva la situación de vulnerabilidad.

Propuesta de medidas e inversiones (sector del transporte)

Por orden de prioridad:

1.- Abono para uso del transporte público colectivo urbano, metropolitano e interurbano (este último en cortas y medias distancias). Se incluiría la gratuidad o descuentos para usar la bici eléctrica compartida/pública.

Para usuarios del transporte vulnerables (para ciertos niveles de renta a definir; debería ser con carácter progresivo, es decir más descuento cuanto más vulnerable según el criterio de renta establecido).

Definir las exclusiones en el caso de interurbano (a partir de qué distancia se queda fuera de la medida).

Se incluiría en esta medida el uso de los servicios ya establecidos (o que se puedan establecer a futuro) de rutas de transporte a demanda establecidas por las administraciones autonómicas, provinciales o locales en zonas rurales sin acceso a líneas regulares de transporte público colectivo (autobús o tren).

2.- Movilidad compartida [al trabajo o para acceso a servicios públicos: hospitales, etc.).

Esta medida Incluye:

2.1.- Car sharing (sólo para vehículos eléctricos puros a batería, BEV);

Servicio ofrecido en zonas rurales por los ayuntamientos (directamente o a través de empresas privada, como el programa ViVe de Hyundai). Definir los criterios (número máximo de habitantes; grado de aislamiento con respecto a la red de transporte público, etc.) para que los ayuntamientos puedan recibir dinero del FSC para ayudarles a implementar el servicio a nivel local.

El servicio tendría una tarifa de uso que debería ser diferenciada según nivel de renta (¿y considerar otras características: edad, problemas de salud... ?) para beneficiar más cuanto más vulnerable sea ese usuario.

2.2.- Transporte a demanda con vehículos turismo de transporte discrecional con conductor (taxi, VTC). Como ejemplo el servicio de taxi y VTC en el Programa Andalucía Rural Conectada

Sólo se aplicaría en zonas rurales. Definir los criterios (número máximo de habitantes; grado de aislamiento con respecto a la red de transporte público, etc.) para que los ayuntamientos puedan recibir dinero del FSC para ayudarles a implementar el servicio a nivel local.

El servicio tendría una tarifa de uso que debería ser diferenciada según nivel de renta (¿y considerar otras características: edad, problemas de salud... ?) para beneficiar más cuanto más vulnerable sea ese usuario.

2.3.- Car pooling (con vehículos de particulares, de todo tipo, no solo BEV)].

Car pooling (con vehículos de particulares, de todo tipo, no solo BEV)

En las zonas rurales y no rurales. Por medio de una App gestionada por la Administración local o una empresa (ver RuralCar en LaRioja).

3.- Leasing social (sólo con vehículos eléctricos puros a batería, BEV).

Destinado a:

a) usuarios y profesionales vulnerables de zonas rurales.

b) usuarios vulnerables de zonas no rurales, pero sin fácil acceso al transporte público y que tengan rentas bajas.

El objetivo es ayudar tanto a usuarios y profesionales vulnerables de zonas rurales como a usuarios vulnerables de zonas no rurales, pero sin fácil acceso al transporte público y que tengan rentas bajas, que utilizan vehículos de combustión para sus necesidades laborales pero no disponen de medios para adquirir vehículos de emisión cero, a beneficiarse de las ventajas de la movilidad cero emisiones pagando una cuota mensual de bajo coste.

Definir criterios objetivos de volumen de negocio y renta (profesionales vulnerables) y renta (usuarios vulnerables)

Se podría aplicar un descuento adicional en la tarifa del leasing si el beneficiario incluye el vehículo en un programa de car pooling (de la medida #2.3)

4.- Ayudas a la compra de vehículos eléctricos de batería (BEV) de 1ª y 2ª mano, incluidos ciclos usados en ciclogística. Ayudas al retrofit de vehículos con motor de combustión interna a eléctricos de batería.

Destinada a transportistas y profesionales no transportistas que necesiten de un vehículo para ejercer su trabajo que puedan calificarse de vulnerables. Definir criterios objetivos de volumen de negocio (y/o renta).

Ayudas aplicadas como descuento directo al comprar el vehículo profesional en el concesionario. Con achatarramiento obligatorio de vehículo viejo de combustión sería objeto de una ayuda extra

5.- Bono para la recarga de BEVs en régimen de leasing social en puntos públicos.

Solo para usuarios vulnerables que estén en el programa de leasing social, que no tengan posibilidad de recarga vinculada y que hayan incluido el vehículo en un programa de car pooling (medida #3)

6.- Ayudas a la compra de ciclos eléctricos.

Para determinados casos como ayuda a usuarios del transporte vulnerables para desplazarse al trabajo en zonas rurales (¿periurbanas?) sin adecuado acceso al transporte público. Ayudas según renta, definir criterios.