



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XII LEGISLATURA

Serie B:
PROPOSICIONES DE LEY

17 de febrero de 2017

Núm. 89-1

Pág. 1

PROPOSICIÓN DE LEY

122/000070 Proposición de Ley de medidas de fomento de la electrificación del transporte por carretera, para fomentar la movilidad con energía eléctrica.

Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto.

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: Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto.

Proposición de Ley de medidas de fomento de la electrificación del transporte por carretera, para fomentar la movilidad con energía eléctrica.

Acuerdo:

Admitir a trámite, trasladar al Gobierno a los efectos del artículo 126 del Reglamento, publicar en 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, 14 de febrero de 2017.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancias del Diputado del Partit Demòcrata, don Francesc Homs i Molist, de acuerdo con lo establecido en el artículo 124 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta ante el Congreso de los Diputados una Proposición de Ley de medidas de fomento de la electrificación del transporte por carretera, para fomentar la movilidad con energía eléctrica.

Palacio del Congreso de los Diputados, 9 de febrero de 2017.—**Francesc Homs Molist**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

PROPOSICIÓN DE LEY DE MEDIDAS DE FOMENTO DE LA ELECTRIFICACIÓN DEL TRANSPORTE POR CARRETERA, PARA FOMENTAR LA MOVILIDAD CON ENERGÍA ELÉCTRICA

Exposición de motivos

I

El objeto de la presente Ley es el fomento de la electrificación del transporte por carretera incidiendo en medidas de diferentes ámbitos normativos que permitirán eliminar las barreras legales, económicas y administrativas que a fecha de hoy contribuyen a que el Estado español carezca de atractivo para que se desarrollen iniciativas públicas y privadas en el entorno de la necesaria electrificación del transporte por carretera.

La presente Ley contribuirá a la implantación del vehículo eléctrico y a su infraestructura de suministro energético en España a la vez que impulsará un entorno propicio para la creación de empleo verde alrededor de nuevos modelos de negocio en el ámbito de la economía verde y la movilidad sostenible.

El transporte por carretera es responsable de las dos terceras partes del consumo total de petróleo que consume España que, como es sabido, importa de países terceros en su práctica totalidad. El porcentaje de dependencia exterior de España de petróleo es un 10 % superior a la media de los países de la UE, aspecto que nos sitúa en un escenario de extrema debilidad económica, política y social de producirse de nuevo una escalada en el precio de este combustible fósil como el sucedido entre los años 2008 y 2014 que, con toda probabilidad, fue uno de los principales factores de la crisis económica de la que empezamos a recuperarnos, posiblemente de nuevo, por la ayuda de unos precios muy bajos de este combustible desde inicios de 2015.

Reducir la dependencia española del petróleo, y en especial su uso en el transporte rodado, debería ser un elemento principal y estratégico de la política energética española. Lamentablemente, las sucesivas políticas energéticas han centrado todos los esfuerzos en solo el 25 % de la energía final, la electricidad, olvidando que el 50 % de la energía que consumimos es petróleo y que este se utiliza mayoritariamente en el transporte. Este olvido histórico reduce nuestra competitividad frente a nuestro entorno europeo, menos intensivo en petróleo, tanto para el transporte de personas como de mercancías, poniendo en riesgo nuestro futuro ante tensiones del mercado de combustibles fósiles sobre los que poco podemos hacer delante de una dependencia exterior prácticamente absoluta.

No menos importante para España constituye hacer frente a las externalidades de la combustión de derivados del petróleo en el transporte por carretera que, ya sin ninguna duda, podemos afirmar constituyen la principal amenaza evitable para la salud de los españoles. La contaminación atmosférica por partículas finas y ultrafinas, así como por óxidos de nitrógeno generada por el parque de vehículos diésel y gasolina, es la principal causa de la mala calidad del aire que respiran los españoles, y no solo en los entornos urbanos, sino también sobre la población próxima a ejes viarios. Las emisiones de dióxido de carbono suponen el 21 % de las emisiones globales en transporte del Estado español, contribuyendo así al calentamiento global.

El fomento de la movilidad eléctrica por carretera nos ofrece una gran oportunidad para afrontar nuestra dependencia energética del exterior y en especial de los combustibles fósiles y, en concreto, del petróleo, a la vez que, de acuerdo con las previsiones de la Agencia Internacional de la Energía, la penetración del vehículo eléctrico supone una de las tres principales palancas, conjuntamente con las energías renovables y la eficiencia energética, para la transición a un nuevo modelo energético más limpio, distribuido, democrático y social.

La Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implementación de una infraestructura para los combustibles alternativos, considera la electrificación del transporte por carretera como una de las herramientas clave para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del sector del transporte y cumplir los objetivos europeos de energía y cambio climático para el año 2020 a la vez que garantizar la seguridad energética de los estados miembros reduciendo las importaciones de combustibles fósiles y, en especial, de petróleo.

Para fomentar la movilidad eléctrica, la Directiva impone un mandato a los Estados miembros de velar por que los puntos de recarga accesibles al público se creen con una cobertura adecuada a fin de permitir que los vehículos eléctricos circulen al menos en las aglomeraciones urbanas y otras zonas densamente pobladas. Con todo, la experiencia de países como Noruega, Holanda y ya más cercano a nuestro entorno directo, Francia, demuestra que para que los vehículos eléctricos hagan su presencia en los entornos

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

urbanos es completamente indispensable que estos, al igual que sus homólogos térmicos, puedan desplazarse no solo por las calles, sino también por las carreteras, con lo que se hace indispensable garantizar también su suministro en los entornos interurbanos.

El desarrollo de la infraestructura de recarga en el territorio español debe cumplir el principio de máxima efectividad coste-beneficio, con la participación activa del gobierno estatal, de los gobiernos autonómicos y locales que faciliten el entorno legal, administrativo, económico y social para que el sector privado asuma de forma compartida con las administraciones y los ciudadanos el liderazgo en el suministro energético del nuevo parque de vehículos.

El sector público debe garantizar que el desarrollo de la infraestructura adopte un modelo de suministro energético piramidal, en el que se prioriza en su base la carga eléctrica en el domicilio o aparcamiento habitual del vehículo con cargas de baja potencia y que por lo general no requerirá incrementar la potencia contratada por parte de los ciudadanos; en el centro de la pirámide se situaría la carga de potencia media, de gestión pública o privada, ubicada en espacios públicos con acceso a todos los propietarios de vehículo eléctrico sin necesidad de intervención de terceras personas; en el extremo de la pirámide se situaría la carga rápida estratégica que debería suministrar a elevadas potencias y garantizando la carga simultánea de un mínimo de tres vehículos; la infraestructura rápida estratégica debería ser cubierta en su mayor parte por el sector privado con modelos de negocio adecuados y que garantizaran el uso a todos los ciudadanos sin necesidad de terceras personas.

Se estima que para un parque de vehículos eléctricos con autonomía media de 300 km España debería disponer de un máximo de 350 emplazamientos de carga rápida estratégica ubicados en ejes de alta densidad de tráfico y en nodos de comunicación en los que confluyan a menos de 5 km tres ejes viarios.

En España, el Ministerio de Industria, Energía y Turismo presentó en junio de 2015 la Estrategia de Impulso del vehículo con energías alternativas en España (2014-2020), que pretende alcanzar los 150.000 coches eléctricos en nuestro país en el año 2020, partiendo de 10.000 vehículos en el momento de presentación de la Estrategia. Se trata de una cifra poco ambiciosa que traducida en valores porcentuales de renovación del parque de vehículos, España alcanzaría, de cumplirse los objetivos, un porcentaje de renovación del 1 % en 2020. De acuerdo con el informe Global EV Outlook 2016 de la International Energy Agency y el Clean Energy Ministerial, España se situaría, conjuntamente con Corea del Sur, en la posición más baja de penetración de la movilidad eléctrica para ese año. Para la misma fecha, países con los que estamos conectados por ejes viarios han acordado un 5 % de renovación en Portugal y un 6 % en Francia y ambos están desarrollando políticas adecuadas para conseguirlo.

Con la intención de ayudar a alcanzar el tímido objetivo de 150.000 vehículos eléctricos para el año 2020, el Gobierno puso en marcha el programa MOVEA, de ayudas directas a la adquisición de vehículos eléctricos, si bien la dotación presupuestaria prevista para dicho plan ha ido disminuyendo, desde los 10 MM de euros en 2013 a 4,5 MM de euros en 2016, hecho que coincidiría con ese objetivo, declarado por el propio Estado español a la Agencia Internacional de la Energía, de quedar el último dentro del grupo de estados que han manifestado su voluntad de definir una hoja de ruta para el vehículo eléctrico.

Además, debe señalarse que los vehículos eléctricos pueden ser una importante fuente de creación de empleo estable, ya que varias de las plantas de fabricación de vehículos eléctricos situadas en España producen modelos eléctricos.

II

Hasta ahora se achacaba la falta de desarrollo a razones tecnológicas, ya que los vehículos no eran lo suficientemente autónomos y asequibles. Esto ya no es un factor, como prueba el desarrollo del vehículo eléctrico en otros países de nuestro entorno como Noruega, donde el 22,4 % de los turismos matriculados son eléctricos, o Países Bajos (9,8 %). Por el contrario, en España las ventas representan solo el 0,4 % del total.

El escaso desarrollo del vehículo eléctrico en España se explica por una combinación de un programa de ayudas insuficiente e incierto, las ayudas a los vehículos de combustión a través del programa PIVE con una dotación que multiplica por más de 20 la dotación de ayudas al vehículo eléctrico a través del programa MOVEA, que hacen al vehículo eléctrico menos competitivo en precio, una normativa estatal excesivamente restrictiva en relación a la gestión de la carga de vehículos eléctricos y un elevado coste

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie B Núm. 89-1

17 de febrero de 2017

Pág. 4

del término de potencia para los titulares de puntos de recarga eléctrica que duplica en coste a los que se debe soportar en el Estado francés y cuadriplica a los costes de Portugal.

Por lo que se refiere a reducir las barreras económicas, ya sea para ayudar a la adquisición de vehículos o para bonificar los costes fijos de la potencia para obtener costes parecidos a Francia y Portugal, en ningún caso se debería revertir estos costes a la factura de la electricidad y debería ser soportado por los presupuestos públicos, nutridos, entre otros, por la fiscalidad a los carburantes y por el Fondo de Eficiencia Energética al que contribuyen las empresas distribuidoras y comercializadoras de carburantes.

III

Por ello, la presente ley pretende actuar en diversos ámbitos para eliminar las principales barreras que impiden el desarrollo de la movilidad eléctrica.

En primer lugar, se modifica la Ley 24/2013, del Sector Eléctrico, para aclarar que la figura del gestor de carga solamente resulta de aplicación, en el caso de los puntos de recarga de vehículos eléctricos, a aquellos titulares que reciban una retribución por la recarga. Para prestar servicios de recarga gratuita, no será necesario convertirse en gestor de carga, sino que podrá entregarse la energía libremente (como por ejemplo, en centros comerciales, hoteles, aparcamientos...) en el mismo lugar para el que fue contratada. Además, se aclara que tanto personas físicas como jurídicas pueden ser gestoras de carga, siempre que cumplan los requisitos legales pertinentes.

Segundo, se propone un plan de ayudas económicas para los vehículos eléctricos ininterrumpidos hasta diciembre de 2020 para favorecer un marco estable para impulsar la movilidad eléctrica evitando las interrupciones y esperas de los posibles ciudadanos y empresas privadas esperando el momento oportuno según la existencia o no de ayudas económicas. Además, se proponen unas ayudas específicas para los puntos de carga vinculados ligados al tipo de instalación que haga el solicitante.

Se modifica el Real Decreto 647/2011, por el que se regula la actividad de gestor de cargas del sistema para la realización de servicios de recarga energética, para eliminar la obligación de que la gestión de cargas apareciera expresamente en los Estatutos como objeto social de las entidades que quieran realizar esa actividad. También se añade la posibilidad de conectar puntos de recarga de vehículos eléctricos con una potencia instalada en conjunto inferior al 25% de la potencia de suministro contratada en esa ubicación cuando la actividad principal no sea la de recarga antedicha. En este caso, se considerará un único punto de suministro a efectos de la contratación de los peajes de acceso y cargos y del suministro de energía eléctrica.

Asimismo, se procede a adaptar el Real Decreto 1955/2000 a la realidad del vehículo eléctrico, permitiendo la cesión o reventa de energía por parte del titular del punto de suministro, siempre que dicha cesión o reventa se produzca en el mismo lugar para el que fue contratada la energía.

También se insta al Gobierno a iniciar un proceso de consulta con la Comisión Europea en relación a la Ley 38/1992, de Impuestos Especiales, para valorar la posibilidad de reducción o exención del impuesto a la energía eléctrica suministrada en puntos de recarga rápida de vehículos eléctricos con una potencia superior a 40 kW y que cuenten con un punto de suministro específico gestionado por un gestor de carga.

De manera similar, se modifica el Real Decreto Legislativo 2/2004, de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, para permitir la bonificación de hasta el 100 por ciento del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM) en función de las características de los motores de los vehículos y su incidencia en el medio ambiente.

En relación a las instalaciones de puntos de recarga en aparcamientos, se modifica la Ley 40/2002, reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos para prever en estacionamientos públicos/municipales, a partir del uno de enero de 2020, un mínimo obligatorio de un 15% de plazas de aparcamiento con dotación de infraestructura de recarga normal y también el Real Decreto Legislativo 339/1990, de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, para prever a partir del uno de enero de 2020 un mínimo obligatorio de un 5% de plazas de aparcamiento con dotación de infraestructura de recarga normal y con posibilidad de reserva preferente o exclusiva para vehículos eléctricos de 20:00 a 7:00 para facilitar la carga nocturna, para aquellos estacionamientos de carácter público/municipal en la vía pública en los municipios con una población superior a 40.000 habitantes.

Finalmente, se establece una subvención temporal en el término de potencia a los gestores de carga para los puntos de recarga rápida (más de 40 kW).

Para terminar, en la disposición adicional quinta se crea la figura del gestor de cargas delegado de manera que un consumidor cuya actividad principal no sea la recarga y que disponga de plazas

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

de aparcamiento accesibles al público, podrá habilitarse como gestor de cargas a través de un gestor de cargas delegado, únicamente para la operación de puntos de recarga ubicados en sus instalaciones.

Artículo 1. Modificación de la Ley 24/2013, del Sector Eléctrico.

1. Se modifica el artículo 6.h), que queda redactado de la siguiente forma:

«Los gestores de cargas del sistema, que son aquellas personas físicas o jurídicas que, siendo consumidores, están habilitados para prestar servicios de recarga eléctrica a cambio de una contraprestación.

Asimismo, el gestor de carga con representante será aquel que gestione el servicio de recarga de vehículos eléctricos a partir del punto de suministro de un tercero, sin necesidad de una nueva acometida.

Este gestor de cargas delegado deberá cumplir con las obligaciones establecidas en la disposición adicional quinta del Real Decreto 647/2011, por el que se regula la actividad del gestor de cargas.»

2. Se añade el siguiente párrafo al artículo 48.3:

«Es de obligado cumplimiento la figura y el servicio de recarga eléctrica siempre que el servicio sea prestado a cambio de una contraprestación. Por tanto, están exentos del cumplimiento de los requisitos de esta figura quienes ofrezcan servicios de recarga de vehículos eléctricos de forma gratuita en el mismo lugar para el que fue contratada la energía, tal y como establece el artículo 79 del Real Decreto 1955/2000, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica.»

Artículo 2. Plan Plurianual de ayudas a la compra de vehículos eléctricos.

«Las ayudas a la compra de vehículo eléctrico y a la instalación de puntos de recarga se otorgarán cada año, en cuatro convocatorias trimestrales, a partir de la entrada en vigor de la presente Ley y al menos hasta el 31 de diciembre de 2020.

Las mencionadas ayudas consistirán en una ayuda directa a la compra de vehículos eléctricos del 20 % del coste del vehículo (IVA incluido), hasta una ayuda máxima de 5.000 euros por vehículo.

Asimismo, las ayudas a la instalación de puntos de recarga consistirán en una subvención de 1.000 euros por punto de recarga de mínimo modo 3 (IEC 61851) o bien de 500 euros por punto de recarga con el modo 1 o 2 (UNE 20315-1-2 o UNE 20315-2-11).

Las ayudas al vehículo eléctrico y a la instalación de puntos de recarga tendrán una dotación mínima de 20 MM de euros anuales y serán compatibles con otras ayudas económicas siempre que no superen el 100 % del coste subvencionable.»

Artículo 3. Modificación del Real Decreto 647/2011, por el que se regula la actividad de gestor de cargas del sistema para la realización de servicios de recarga energética.

1. Se modifica el párrafo k) del artículo 2.2 con la siguiente redacción:

«Contar, en cada una de las instalaciones en que se desarrolle la actividad, con instalaciones eléctricas que permitan efectuar la recarga energética para vehículos eléctricos y que reúnan las condiciones técnicas y de seguridad reglamentarias, habiendo obtenido las autorizaciones que, en su caso, se requieran. Además, deberán contar con la instalación y equipos de medida y control necesarios en el punto de conexión a la red de distribución para la correcta facturación de los peajes de acceso. Para la realización de la actividad de recarga, los equipos de medida de los puntos de recarga deberán cumplir con los requisitos y condiciones que se establezcan.

No obstante lo anterior, se podrán conectar puntos de recarga de vehículos eléctricos con una potencia instalada en conjunto inferior al 25 % de la potencia de suministro contratada en esa ubicación, exclusivamente para este uso, a la instalación interior de un consumidor cuya actividad principal no sea la de recarga antedicha. En este caso, se considerará un único punto de suministro a efectos de la contratación de los peajes de acceso y cargos y del suministro de energía eléctrica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

En consecuencia, dispondrá de un único equipo de medida y control en punto frontera que será el que se utilice para la facturación de los peajes de acceso a las redes de transporte y distribución, los cargos y de la energía que corresponda. Además de ello, los puntos de recarga propiamente dichos dispondrán de contadores que midan la energía destinada a este uso, con una discriminación de al menos dos periodos, para el adecuado seguimiento del desarrollo de la actividad por parte de las administraciones competentes.

Estos equipos de medida no formarán parte del sistema de medidas y por lo tanto no les será de aplicación lo contemplado en el Real Decreto 1110/2007, de 24 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento unificado de puntos de medida del sistema eléctrico.»

2. Se añade el párrafo m) en el artículo 2 con la siguiente redacción:

«Contar, en cada una de las instalaciones de carga de acceso público y con una potencia superior o igual a 22 kW en que se desarrolle la actividad, del protocolo de comunicación internacional OCPP o similar para facilitar una gestión telemática de cada punto de recarga y garantizar que cualquier usuario de vehículo eléctrico pueda utilizar los puntos de carga superiores o iguales a 22 kW sin necesidad de estar dado de alta en ninguna base de datos específica, tener la obligación de disponer de una tarjeta específica o con ayuda de terceros.»

3. El artículo 4.1, apartado a), queda redactado como sigue:

«Para acreditar su capacidad legal, quienes realicen la actividad de gestión de cargas deberán estar debidamente inscritos en el registro de gestión de recarga energética.

Asimismo, los sujetos con sede en España deberán acreditar el cumplimiento de las exigencias de separación de actividades y de cuentas establecidas en la Ley 24/2013, del Sector Eléctrico. En el caso de sujetos de otros países, la acreditación de cumplimiento de los requisitos de separación de actividades y cuentas se entenderá referida a las actividades que desarrollan en el ámbito del sistema eléctrico español.»

4. Se añade la siguiente disposición adicional:

«Disposición adicional quinta. Ejercicio de la actividad de gestor de cargas a través de un gestor de cargas representante.

Un consumidor cuya actividad principal no sea la recarga y que disponga de plazas de aparcamiento accesibles al público podrá habilitarse como gestor de cargas a través de un gestor de cargas representante, únicamente para la operación de puntos de recarga ubicados en sus instalaciones, cuando se cumplan las siguientes condiciones:

El gestor de cargas representante deberá estar inscrito en el listado de gestores de cargas publicado por la CNMC. Igualmente, deberán publicarse en dicho listado las instalaciones de recarga asociadas.

El consumidor que desee habilitarse como gestor de cargas con representante deberá cumplir con los términos y condiciones establecidos en el presente Real Decreto a excepción de los indicados a continuación, que deberán ser cumplidos por su gestor de cargas representante:

- Las obligaciones indicadas en los apartados d), e), f), g), h), i), j), k) y l) del artículo 2.
- Apartados 2, 3, 4, 5 y 6 del artículo 3.
- Apartado 1.a) del artículo 4.
- Segundo párrafo del apartado tercero del artículo 5.

El gestor de cargas representante deberá cumplir, para estas instalaciones, con todos los términos y condiciones reflejados en el punto anterior y deberá efectuar la comunicación de inicio de actividad y la declaración responsable, según el modelo de declaración especificado en el anexo I, indicando a quién representa.

El gestor de cargas representante podrá ser el prestador de servicio a los usuarios finales si así lo acuerda con el gestor de cargas al que representa.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie B Núm. 89-1

17 de febrero de 2017

Pág. 7

Artículo 4. Modificación del Real Decreto 1955/2000, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica.

El artículo 79.3 queda redactado de la siguiente forma:

«El contrato de suministro es personal y su titular deberá ser el efectivo usuario de la energía, que no podrá utilizarla en lugar distinto para el que fue contratada, ni cederla, ni venderla a terceros.

Se exceptúa de estas limitaciones la energía que sea cedida gratuitamente, o a cambio de una retribución, única y exclusivamente para servicios de recarga energética, siempre que la misma se realice en el mismo lugar para el que fue contratado el suministro.»

Artículo 5. Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

Se modifica el artículo 95, apartado 6.b), de la Ley de Haciendas Locales, con el siguiente redactado:

«Una bonificación de hasta el 100 por ciento en función de las características de los motores de los vehículos y su incidencia en el medio ambiente.»

Artículo 8. Modificación de la Ley 40/2002, reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos.

Se añade una disposición adicional segunda:

«Será obligatorio prever, a partir del uno de enero de 2020, un mínimo obligatorio de un 15% de plazas de aparcamiento con dotación de infraestructura de recarga normal para aquellos estacionamientos de carácter público/municipal: aparcamientos para residentes o de rotación. Se excluye de esta obligatoriedad los estacionamientos en las denominadas zonas de estacionamiento regulado o en la vía pública.»

Artículo 9. Modificación del Real Decreto Legislativo 339/1990, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Se modifica el artículo 7.b) de Competencia de los Municipios de la siguiente forma:

«b) La regulación, mediante Ordenanza Municipal de Circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, prestando especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad que tienen reducida su movilidad y que utilizan vehículos, todo ello con el fin de favorecer su integración social.

Los municipios, con una población superior a 40.000 habitantes, preverán a partir del uno de enero de 2020, un mínimo obligatorio de un 5% de plazas de aparcamiento con dotación de infraestructura de recarga normal y con posibilidad de reserva preferente o exclusiva para vehículos eléctricos de 20:00 a 7:00 para facilitar la carga nocturna, para aquellos estacionamientos de carácter público/municipal en la vía pública.»

Disposición adicional. Consulta a la Comisión Europea para la modificación de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

El Gobierno iniciará un proceso de consulta a la Comisión Europea, dentro de los siguientes seis meses, para solicitar y valorar posibles reducciones o exenciones del impuesto a la energía eléctrica suministrada en puntos de recarga rápida de vehículos eléctricos con una potencia superior a 40 kW.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie B Núm. 89-1

17 de febrero de 2017

Pág. 8

Disposición transitoria primera. Subvención temporal para el pago del término de potencia del peaje de acceso a la red de transporte y distribución y cargos para puntos de recarga rápida de vehículos eléctricos con una potencia superior a 40 kW.

Los titulares de puntos de carga rápida de vehículos eléctricos tendrán derecho a una subvención para compensar el 50% del coste del término de potencia del peaje de acceso a la red de transporte y distribución y cargos en su factura eléctrica para los puntos de recarga públicos para los que tengan una potencia contratada superior a los 40 kW, desde la entrada en vigor de la presente Ley hasta el 31 de diciembre de 2020.

Esta subvención será financiada con cargo a los Presupuestos Generales del Estado y permitirá compensar en parte los costes de la factura eléctrica del beneficiario. De esta forma, en los Presupuestos Generales del Estado se determinará cada año la aportación a realizar para cubrir la reducción de estos costes del término de potencia de la factura eléctrica.

Una vez obtenida la subvención, esta durará hasta el 31 de diciembre de 2020, siempre que el beneficiario cumpla con las condiciones establecidas para obtener dicha subvención.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Queda derogado el párrafo primero del artículo 6.1 del Real Decreto 647/2011, de 9 de mayo, por el que se regula la actividad de gestor de cargas del sistema para la realización de servicios de recarga energética.

Asimismo, quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en esta ley.

Disposición final primera. Título competencial.

La presente ley se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.13.^a y 25.^a de la Constitución española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva para determinar las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y las bases del régimen minero y energético, respectivamente.

Disposición final segunda. Desarrollo normativo.

Se autoriza al Ministro de Energía, Turismo y Agenda Digital para dictar, en el ámbito de sus competencias, las disposiciones de desarrollo que resulten indispensables para asegurar la adecuada aplicación de esta ley.

Disposición final tercera. Entrada en vigor.

Esta ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», excepto las medidas que impliquen un aumento de los créditos o una disminución de los ingresos en relación con el presupuesto vigente, que no entrarán en vigor, en la parte que comporte afectación presupuestaria, hasta el ejercicio presupuestario siguiente al de la entrada en vigor.