

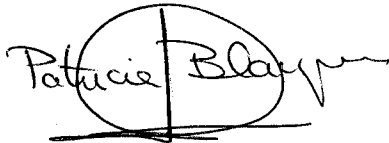
**A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

**Grupo  
Socialista  
del Congreso**

Carrera de San  
Jerónimo, 40  
28014 Madrid

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tengo el honor de dirigirme a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente **Proposición no de Ley sobre el Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente (PIVE)**, para su debate en la Comisión de Industria, Energía y Turismo.

En el Congreso de los Diputados, a 25 de marzo de 2015



LA DIPUTADA  
PATRICIA BLANQUER ALCARAZ



PORTAVOZ DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA

112/lnd-pgp

C  
·  
D  
I  
P  
  
1  
8  
7  
2  
2  
5  
  
2  
5  
0  
3  
1  
5  
  
1  
7  
:  
0  
9

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El sábado 28 de febrero se publicó en el BOE el Real Decreto 124/2015, de 27 de febrero, por el que se regula la concesión directa de subvenciones del PIVE-7. Un programa de incentivos al vehículo eficiente que nace agotado ya que su presupuesto está comprometido con las reservas realizadas bajo las condiciones del PIVE-6. Por este motivo, a pesar de que el PIVE-7 cuenta con una financiación inicial de 175 millones de euros, en el momento de la publicación del plan, y según estimaciones realizadas por el sector, el 91% de esta cantidad ya se encuentra comprometida. Así pues, de forma efectiva, este plan sólo contará con 15 millones de euros, lo que puede suponer que tenga un plazo de vida inferior a un mes.

Asimismo, en este nuevo plan se han incorporado como novedades exigencias, que a los socialistas nos parecen importantes, que deberían haberse incorporado en anteriores convocatorias para asegurar la efectiva retirada de vehículos en circulación y evitar la posible compraventa ficticia de coches viejos para acogerse a las subvenciones públicas. Así pues, después de seis ediciones, se exige por primera vez que el vehículo achatarrado cuente con la Inspección Técnica de Vehículos vigente a la fecha de entrada en vigor del programa y que el beneficiario haya sido titular del vehículo achatarrado durante los doce meses anteriores a la fecha de solicitud de la ayuda. Una novedad importante pero que sólo será exigida a un 9% de los beneficiarios del PIVE 7. Y si tenemos en cuenta el plan PIVE en su conjunto (las siete ediciones) sólo se habrá requerido comprobación de la retirada efectiva de vehículos a un exiguo 1,8%.

El plan PIVE puede haber ayudado a reactivar las ventas del sector pero la planificación y la gestión del mismo ha sido improvisada y caótica.

Las convocatorias de los planes se han ido publicando bajo demanda del sector sin que se haya establecido unos objetivos previos, cuantificables y evaluables en el tiempo. De hecho, las convocatorias se han realizado en base a las necesidades presupuestarias y no a unos objetivos en el corto y medio plazo.

La prórroga del PIVE 6 con la financiación del PIVE 7 ha contribuido a dar continuidad al programa pero ha generado incertidumbres e información engañosa

para el consumidor. Además, desde hace algunos meses las ventas de automóviles están comenzando a crecer de manera sostenida, pero dos tercios de los vehículos adquiridos en nuestro país son importados, siendo el crecimiento de las importaciones de vehículos un 19,4% en 2014, lo que tiene su impacto negativo en la balanza comercial.

Dada la corta vigencia que el nuevo plan tendrá, y después de varias ediciones, es conveniente evaluar los efectos que sobre el sector y la economía han tenido las importantes inyecciones de dinero público que se han destinado a estos programas de incentivación de la compra de vehículos a lo largo de los últimos años, y verificar que se han producido efectos positivos sobre el empleo, el medio ambiente, la hacienda pública, la balanza comercial y, en definitiva, sobre la economía en general.

Por todo lo expuesto, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

### PROPOSICIÓN NO DE LEY

“El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a realizar un informe de evaluación coste-beneficio de las distintas ediciones del Programa PIVE que mida sus efectos sobre el empleo, el medio ambiente, la hacienda pública y la balanza comercial, con el objeto de poder mejorar las políticas públicas que se adoptan para fortalecer el sector industrial en nuestro país.”