

La PTP celebra la implantación del impuesto sobre las emisiones de CO2, pero lo ve insuficiente en la estrategia de descarbonización de la movilidad



La Generalitat presentó el pasado mes de marzo un tributo propio, que grava las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos de tracción mecánica. Los recursos generados estarán destinados a dotar un fondo de lucha contra el cambio climático y un fondo para actuaciones en materia de medio natural y preservación de la biodiversidad.

Si bien los objetivos de los fondos son positivos, hay que recordar que el impuesto grava la tenencia del vehículo, pero no las emisiones efectuadas. Por lo tanto, la medida es claramente insuficiente en la estrategia de descarbonización de la movilidad.

La PTP propugna que en esta nueva legislatura se avance de forma decidida a una política fiscal socialmente justa y orientada a acelerar la transición energética: quien contamina, paga.

El proyecto de Ley Europea del Clima propone la neutralidad climática 2050. Para ello es necesario que en 2030 se haya conseguido una reducción del 55% respecto a los niveles de 1990. Estos compromisos contrastan con una tendencia al alza de las emisiones relacionadas con la movilidad: el año 2019, el sector del transporte fue el responsable del 29% del total de emisiones de gases de efecto invernadero en España, según los últimos datos del Ministerio para la Transición Ecológica y el reto Demográfico.

Es en este contexto que varias regiones de toda Europa están proyectando y desarrollando ambiciosos planes para la promoción de la movilidad sostenible, que contrastan con la agenda mucho más modesta que se aplica en nuestro país.

Se trata de un tributo autonómico incorporado a la ley 16/2017, del cambio climático. Si bien su implantación inicial se pospone como consecuencia de la pandemia, este año 2021 se liquidará el impuesto devengado a 12.31.2020, y desde el día 1 de mayo el Pedró provisional elaborado por la Agencia Tributaria ha sido en exposición pública.

El impuesto se aplica a la propiedad de los vehículos en función de las emisiones de los mismos, a partir de 95 gramos CO₂. Para determinar la cuota se tienen en cuenta las emisiones oficiales de CO₂ / km² que constan en el certificado expedido por el fabricante de cada vehículo. Hay 5 tramos diferenciados, que pretenden seguir la máxima de quien más contamina más paga, aunque gran número de excepciones:

- Quedan exentos de pago todos los vehículos que emitan menos de 95 gramos / km (lo que incluye los vehículos eléctricos)
- De 95 a 120 gramos / km exención el primer año
- Motos no pagarán por el momento
- Camiones de transporte (+3,5 Tn), autocares, vehículos autorizados a transportar más de 9 personas (conductor incluido) no pagan por el momento
- No pagan los vehículos con matrícula de vehículo histórico y los vehículos llamados "clásicos".

Puntos positivos del nuevo impuesto

El impuesto forma parte de la llamada "fiscalidad ambiental" que promueve Europa y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, en la medida que grava acciones que perjudican el medio ambiente. De esta forma se incide en la transición hacia una economía neutra en emisiones de gases de efecto invernadero, competitiva, innovadora y eficiente en el uso de los recursos. En este sentido, vale la pena hacer referencia al Informe de la Comisión de 3 de febrero de 2017, en el que se señala que la fiscalidad ambiental es un elemento clave de las políticas ambientales y que "hay un margen claro para revisar los impuestos medioambientales en España".

Por otra parte, el impuesto es redistributivo, ya que la tenencia de vehículos está claramente vinculada al nivel de renta. En la ciudad de Barcelona, por ejemplo, las personas que viven en barrios con una renta media por persona inferior a 12.600 € anuales la disponibilidad de coche en el hogar en la que viven es del 64%. Contrariamente, las personas que viven en barrios con rentas medias por persona superiores a los 20.000 €, la tenencia de coche en los hogares asciende hasta el 83% (IERMB, 2020).

Además, los recursos generados son finalistas e irán destinados a nutrir dos fondos económicos:

- El fondo contra el cambio climático (mejora de transporte público, ayudas para la ambientalización de flotas y modernización de vehículos).
- El fondo de medio natural y la diversidad (gestión de espacios naturales protegidos y lucha contra la pérdida de biodiversidad).

Por tanto, el legislador catalán se está posicionando en favor de instrumentos de fiscalidad ambiental y socialmente justa. Se trata de una propuesta pionera en el estado, que establece un precedente positivo.

Puntos negativos del nuevo impuesto

Algunos de los elementos de esta nueva figura impositiva no son los adecuados, y pueden dificultar su aceptación social. En este sentido, desde la PTP se alerta de algunos aspectos a mejorar del nuevo impuesto:

- Otras medidas de fiscalidad ambiental ya vigentes en el ámbito europeo pueden ser mucho más efectivas en la reducción de las emisiones. Así pues, desde el año 2020 es obligatorio que la media de vehículos vendidos por marca tenga un umbral por debajo de los 95 gramos CO₂ / Km, para evitar una sanción económica. Esta medida, obliga a los constructores a no poner en el mercado modelos muy contaminantes.
- El impuesto se limita a grabar la titularidad de los vehículos, totalmente al margen de su uso. Por lo tanto, puede pagar lo mismo una persona que utiliza el vehículo y emite emisiones que otra que prácticamente no lo usa.
- Los vehículos pesados y antiguos quedan excluidos, a pesar de ser generadores de emisiones.
- Los vehículos que sencillamente transcurren por nuestro territorio generando emisiones quedan también excluidos, ya que no se encuentran datos de alta en Cataluña.
- El elevado número de exenciones comportará que la recaudación del impuesto sea menos elevada de lo que podría ser, mientras que los costes de gestión del impuesto se mantienen.

Por lo tanto, parece que se pierde la oportunidad de avanzar en propuestas más ambiciosas, comprensibles y eficaces.

¿Qué proponemos?

Por despliegue efectivo del *European Green Deal* hay que priorizar las medidas que conviertan vectores de dinamización económica en sintonía con las políticas europeas: convergencia hacia la fiscalidad ambiental, pago por uso de las infraestructuras por parte de los usuarios directos, potenciar infraestructuras de movilidad sostenible, etcétera.

Es la hora de afrontar sin reservas un cambio profundo en la política fiscal que sea palanca de desarrollo económico sostenible. Por este motivo se propone:

- Aplicar el impuesto a todas las categorías de vehículos e instar al resto de comunidades autónomas a entender este impuesto para evitar un nuevo dumping fiscal y ambiental.
- Desarrollar, de una vez por todas, el Reglamento de la Ley de financiación del transporte público de Cataluña (pendiente desde 2015) para disponer de una

financiación cruzado procedente del automóvil, para que el tráfico y el uso del transporte público está íntimamente ligado.

- Aplicación de métodos de pago por uso de las vías de alta capacidad en toda Cataluña, especialmente en el contexto de fin de las concesiones privadas de peaje.
- Aplicación de una tasa de congestión y toxicidad en el entorno de Barcelona y su área metropolitana (actual ZBE).
- Armonizar la presión fiscal sobre los hidrocarburos con el resto de países de la UE.
- Extender el tributo metropolitano todos aquellos municipios del STI que disponen de un servicio suficiente de transporte público.
- Apoyar técnica y económicamente en el desarrollo de las Zonas de Bajas Emisiones en municipios de más de 50.000 habitantes en Cataluña, de acuerdo con el Proyecto de Ley estatal de cambio climático y transición energética.
- Teniendo en cuenta que ni el impuesto de matriculación ni el impuesto del CO2 tienen en cuenta los kilómetros recorridos de los vehículos, habría que tender hacia un impuesto de circulación (IVTM) dinámico, de pago por Km y emisiones, abandonando un impuesto estático.