

La PTP celebra la implantació de l'impost sobre les emissions de CO₂, però el veu insuficient en l'estratègia de descarbonització de la mobilitat



La Generalitat va presentar el passat mes de març un tribut propi, que grava les emissions de diòxid de carboni dels vehicles de tracció mecànica. Els recursos generats estaran destinats a dotar un fons de lluita contra a el canvi climàtic i un fons per actuacions en matèria de medi natural i preservació de la biodiversitat.

Si bé els objectius dels fons són positius, cal recordar que l'impost grava la tinença del vehicle però no les emissions efectuades. Per tant, la mesura és clarament insuficient en l'estratègia de descarbonització de la mobilitat.

La PTP propugna que en aquesta nova legislatura s'avanci de forma decidida a una política fiscal socialment justa i orientada a accelerar la transició energètica: qui contamina, paga.

El projecte de Llei Europea del Clima proposa la neutralitat climàtica al 2050. Per aconseguir-ho cal que l'any 2030 s'hagi aconseguit una reducció del 55% respecte als nivells de 1990. Aquests compromisos contrasten amb una tendència a l'alça de les emissions relacionades amb la mobilitat: l'any 2019, el sector del transport va ser el

responsable el 29% del total d'emissions de gasos d'efecte hivernacle a Espanya, segons les darreres dades del Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic.

És en aquest context que diverses regions d'arreu d'Europa estan projectant i desenvolupant ambiciosos plans per a la promoció de la mobilitat sostenible, que contrasten amb l'agenda molt més modesta que s'aplica al nostre país.

Es tracta d'un tribut autonòmic incorporat a la llei 16/2017, del canvi climàtic. Si bé la seva implantació inicial es va postposar com a conseqüència de la pandèmia, aquest any 2021 es liquidarà l'impost meritat a 31/12/2020, i des del dia 1 de maig el Pedró provisional elaborat per l'Agència tributària ha estat en exposició pública.

L'impost s'aplica a la propietat dels vehicles en funció de les emissions dels mateixos, a partir de 95 grams CO₂. Per determinar la quota es tenen en compte les emissions oficials de CO₂/km² que consten en el certificat expedit pel fabricant de cada vehicle. Hi ha 5 trams diferenciats, que pretenen seguir la màxima de qui més contamina més paga, tot i que gran nombre d'excepcions:

- Queden exempts de pagament tots els vehicles que emetin menys de 95 grams/km (la qual cosa inclou els vehicles elèctrics)
- De 95 a 120 grams/km exempció el primer any
- Motos no pagaran de moment
- Camions de transport (+3,5 Tn), autocars, vehicles autoritzats a transportar més de 9 persones (conductor inclòs) no paguen de moment
- No paguen els vehicles amb matrícula de vehicle històric i els vehicles anomenats "clàssics".

Punts positius del nou impost

L'impost forma part de l'anomenada "fiscalitat ambiental" que promou Europa i els Objectius de Desenvolupament Sostenible de l'Agenda 2030, en la mesura que grava accions que perjudiquen el medi ambient. D'aquesta forma s'incideix en la transició cap a una economia neutra en emissions de gasos d'efecte hivernacle, competitiva, innovadora i eficient en l'ús dels recursos. En aquest sentit, val la pena fer referència a l'Informe de la Comissió de 3 de febrer de 2017, en el qual s'assenyala que la fiscalitat ambiental és un element clau de les polítiques ambientals i que *"hi ha un marge clar per revisar els impostos mediambientals a Espanya"*.

Per altra banda, l'impost és redistributiu, ja que la tinença de vehicles està clarament vinculada al nivell de renda. A la ciutat de Barcelona, per exemple, les persones que viuen en barris amb una renda mitjana per persona inferior als 12,600€ anuals la disponibilitat de cotxe a la llar en la que viuen és del 64%. Contràriament, les persones que viuen en barris amb rendes mitjanes per persona superiors als 20.000€, la tinença de cotxe a les llars ascendeix fins al 83% (IERMB, 2020).

A més, els recursos generats són finalistes i aniran destinats a nodrir dos fons econòmics:

- El fons contra el canvi climàtic (millora de transport públic, ajuts per l'ambientalització de flotes i modernització de vehicles).

- El fons de medi natural i la diversitat (gestió d'espais naturals protegits i lluita contra la pèrdua de biodiversitat).

Per tant, el legislador català s'està posicionant en favor d'instruments de fiscalitat ambiental i socialment justa. Es tracta d'una proposta pionera a l'estat, que estableix un precedent positiu.

Punts negatius del nou impost

Alguns dels elements d'aquesta nova figura impositiva no són els adequats i poden dificultar la seva acceptació social. En aquest sentit, des de la PTP s'alerta d'alguns aspectes a millorar del nou impost:

- Altres mesures de fiscalitat ambiental ja vigents en l'àmbit europeu poden ser molt més efectives en la reducció de les emissions. Així doncs, des de l'any 2020 és obligatori que la **mitjana de vehicles venuts per marca** tinguin un llindar per sota dels 95 grams COs/Km, per tal d'evitar una sanció econòmica. Aquesta mesura, obliga als constructors a no posar al mercat models molt contaminants.
- L'impost es limita a gravar la titularitat dels vehicles, totalment al marge del seu ús. Per tant, pot pagar el mateix una persona que utilitza el vehicle i emet emissions que una altra que pràcticament no el fa servir.
- Els vehicles pesats i antics en queden exclosos, tot i ser generadors d'emissions.
- Els vehicles que senzillament transcorren pel nostre territori generant emissions queden també exclosos, ja que no es troben donats d'alta a Catalunya.
- L'elevat nombre d'exempcions comportarà que la la recaptació de l'impost sigui menys elevada del que podria ser, mentre que els costos de gestió de l'impost es mantenen.

Per tant, sembla que es perd l'oportunitat d'avançar en propostes més ambicioses, comprensibles i eficaces.

Què proposem?

Pel desplegament efectiu l'*European Green Deal* cal prioritzar les mesures que esdevinguin vectors de dinamització econòmica en sintonia amb les polítiques europees: convergència cap a la fiscalitat ambiental, pagament per ús de les infraestructures per part dels usuaris directes, potenciar infraestructures de mobilitat sostenible, etcètera.

És l'hora d'afrontar sense reserves un canvi profund en la política fiscal que esdevingui palanca de desenvolupament econòmic sostenible. Per aquest motiu es proposa:

- Aplicar l'impost a totes les categories de vehicles i instar a la resta de comunitats autònomes a entendre aquest impost per evitar un nou dumping fiscal i ambiental.
- Desenvolupar, d'una vegada per totes, el Reglament de la Llei de finançament del transport públic de Catalunya (pendent des de 2015) per tal de disposar d'un finançament creuat procedent de l'automòbil, perquè el trànsit i l'ús del transport públic està íntimament lligat.

- Aplicació de mètodes de pagament per ús de les vies d'alta capacitat a tot Catalunya, especialment en el context de fi de les concessions privades de peatge.
- Aplicació d'una taxa de congestió i toxicitat a l'entorn de Barcelona i la seva àrea metropolitana (actual ZBE).
- Harmonitzar la pressió fiscal sobre els hidrocarburs amb la resta de països de la UE.
- Estendre el tribut metropolità a tots aquells municipis del STI que disposen d'un servei suficient de transport públic.
- Recolzar tècnicament i econòmicament en el desplegament de les Zones de Baixes Emissions en municipis de més de 50.000 habitants a Catalunya, d'acord amb la nova Llei estatal de canvi climàtic i transició energètica.
- Tenint en compte que ni l'impost de matriculació ni l'impost del CO2 tenen en compte els quilòmetres recorreguts dels vehicles, caldria tendir cap a un impost de circulació (IVTM) dinàmic, de pagament per Km i emissions, abandonant un impost estàtic.