

# PROPUESTA DE ESTUDIO SOBRE FINANCIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Departamento de movilidad de CS CCOO

Madrid, marzo de 2009

## Propuesta de financiación del transporte público

### Preámbulo

La fórmula a aplicar es establecer tributos, tasas, recargos para internalizar los costos de las externalidades negativas provocadas por los vehículos privados motorizados que representen ingresos para las arcas públicas por un lado para financiar la oferta de transporte público.

En definitiva, disuadir del uso abusivo de los modos de movilidad para evitar en origen o controlar sus efectos perjudiciales y, a la inversa, incentivar económicamente los modos alternativos. Y, a la vez el objetivo es que las malas prácticas en movilidad que provocan perjuicios sociales, ambientales y económicos sufragan los costes del modelo alternativo sostenible, seguro y equitativo.

Como primer paso se afrontan los aspectos relacionados con las herramientas que ofrece la fiscalidad ambiental a la hora de transformar los comportamientos individuales de los trabajadores en el desplazamiento entre el hogar y el centro de trabajo.

El estado es el responsable de evaluar y corregir estos costes mediante la introducción de mecanismos fiscales o compensatorios que representen en términos monetarios los costes externos no reflejados en los precios. La puesta en funcionamiento de diversas formas de reglamentación también permite evitar la aparición de los costes externos en su origen. Los costes deben recaer sobre los agentes implicados en la movilidad que originan las externalidades.

El mecanismo consiste en la progresiva internalización y prevención de los costes externos por la acción institucional y debería evitar la aparición de graves daños en el entorno de las actividades económicas.

Hasta el momento únicamente ha sido aplicado el concepto de externalidad a través del principio *“el que contamina paga”*; término formalizado en 1974 por la OCDE y aceptado por la comunidad internacional de los países desarrollados.

Una forma de facilitar la internalización de los costes sería a través de la puesta en marcha de nuevos instrumentos fiscales, así como del endurecimiento de las reglamentaciones técnicas y de los mecanismos de control del estado y/o de las administraciones públicas competentes.

Los tributos son un instrumento que puede servir para internalizar los costes externos de una actividad productiva. Para que un tributo pueda ser calificado como ambiental debe generar un incentivo que redunde en la consecución del fin perseguido corrigiendo los precios.

Impuestos, tasas y contribuciones especiales, configuran la estructura tributaria que podría transformarse para que respondieran al principio de “quien contamina paga”. Esta estructura tiene lagunas que deben salvarse; el tributo en ningún caso prohíbe una acción contaminante. De tal forma, que se tolerarían conductas indeseables, que no se encuentran prohibidas, siempre y cuando se pague por haber realizado el mal.

El uso de los instrumentos fiscales con fines ambientales progresa lenta, pero continuamente en los países de la Unión Europea al tiempo que se produce cierta efectividad medioambiental de estos instrumentos.

En algunos países europeos se está haciendo un uso intensivo de tributos que persiguen proteger el medio ambiente

- El núcleo de la reforma está constituido por un grupo de impuestos ambientales potentes, sobre emisiones de CO<sub>2</sub> (en el 2001 ocho países de la UE tenían el impuesto sobre el carbono) o muy relacionados con el sector energético.

## **Francia**

Se aplica una taxa a las empresas con más de nueve trabajadores con el objetivo de potenciar y desarrollar el transporte público colectivo. Esta forma de financiación lleva instituida desde los años 1970 en la región de Paris. Las condiciones generales de aplicación se incluyen dentro de los gastos generales de la seguridad social. Afecta a todos los trabajadores tanto los empleados en empresas privadas como en organismos públicos.

Los empresarios abonan todo o una parte de las cotizaciones patronales a la seguridad social que adeudan; al estar asumida la carga de la empresa en las cotizaciones a la seguridad social y por tanto también de los costes del transporte.

La taxa se calcula como un porcentaje en relación con los salarios que paga la empresa. De esta forma en la Región de Paris es de un 2,20%, y en el resto de ciudades es de 1%, a excepción de aquellas áreas urbanas en las que el transporte público disfruta de carriles exclusivos donde se eleva a un 1,75%.

Estos fondos sirven para sufragar los gastos del transporte público y representa un 40% (1997) de las inversiones de la red. Con estos fondos se consiguen una serie de beneficios para la administración local que reduce el déficit público y al mismo tiempo mejora su sistema de transporte público. Por su parte los trabajadores observan ventajas en las condiciones de sus viajes al trabajo al reducirse las tarifas. Las empresas mejoran sustancialmente el grado de accesibilidad de su plantilla y de los bienes y/o servicios. Finalmente la

sociedad en su conjunto ahorra energía en el sector del transporte y ve como se recualifican las áreas urbanas al mejorar las condiciones del transporte.

### **La fiscalidad ambiental en España**

Para que un tributo se considere ambiental debe generar un incentivo que redunde en la consecución de un fin medioambiental. Además el tributo debe actuar sobre incentivos de los agentes económicos para que estos reduzcan los efectos nocivos sobre el medio ambiente causados por sus actividades. Solo serían medioambientales aquellos tributos que persiguen afectar comportamientos de los agentes económicos para satisfacer objetivos de la política medioambiental.

Los tributos medioambientales se dirigen a compensar las externalidades negativas provocadas por la agresión medioambiental. Estos llevan una finalidad desincentivadora.

La presencia de la dimensión medioambiental en el sistema tributario español es muy reducida, por lo que resulta conveniente estudiar la posibilidad de introducir mejoras en tributos ya existentes como el Impuesto de Sociedades, el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, el Impuesto sobre el Valor Añadido o el Impuesto sobre Hidrocarburos. Esta actuación no limita la introducción de nuevos tributos que pudieran desarrollarse en relación con las emisiones de los vehículos a motor, sobre el carbono, sobre neumáticos, baterías o cualquier otro contaminante

Las medidas fiscales que se tomen en relación con la internalización de los impactos derivados del desplazamiento en vehículos privados motorizados deben cumplir los siguientes objetivos generales:

- reducir el consumo energético en los desplazamientos
- disminuir las emisiones causantes del efecto invernadero
- reducir el deterioro de la calidad del aire
- disminuir la siniestralidad
- erradicar la exclusión social que conlleva un modelo de movilidad basado en vehículos privados motorizados

#### **Penalizar el uso del vehículo privado de forma individual**

- Aplicar impuestos generales como el Impuesto de Hidrocarburos que penalice directamente el consumo de los combustibles que generan partículas en suspensión como las PM10 y las PM25.
- Introducir un Impuesto nuevo sobre CO<sub>2</sub>, tal y como funciona en otros países de nuestro entorno, dirigido a frenar los gases de invernadero y que permitiera fiscalizar los impactos de las fuentes emisoras móviles. Este impuesto podría ser abonado tanto en la adquisición del carburante como del vehículo.
- Transformar los actuales impuestos sobre los vehículos (circulación gestionado por los ayuntamientos-, matriculación- gestionado por las

Comunidades Autónomas, etc) en función del consumo energético y de las emisiones.

- Cobro por aparcar dentro de la empresa. Este dinero deberá servir para sufragar los gastos de transporte en medios sostenibles.

## Financiación

Existen numerosas experiencias de vincular los financiamientos público y privado, algunas de las cuales explicamos a continuación.

Las contribuciones de los promotores inmobiliarios (como Hong Kong, los Estados Unidos y Londres para el metro de los Docklands).

Las contribuciones de los empresarios contribuye a la financiación de los transportes públicos (el "pago del transporte» en Francia).

El recargo sobre el carburante contribuye a las inversiones en los transportes locales en Alemania.

Una gran parte del coste del metro ligero de Rouen, en Francia, ha sido financiada por el pago del transporte »efectuado por los empresarios.

Beneficios financieros indirectos: los beneficiarios de las inversiones se deben identificar en su conjunto. Muy a menudo, el desarrollo de áreas en torno a nuevas estaciones, nuevas paradas y nuevas líneas de transporte pueden generar beneficios indirectos que son reales y abundantes (por ejemplo: revalorización inmobiliaria, aumento de la atraktividad de los centros comerciales).

Otro ejemplo concreto lo encontramos en Dinamarca en la construcción de un metro y de un nuevo barrio a su alrededor, basado en el principio de que la mejora del transporte público incrementa el valor inmobiliario del entorno. La compañía de propiedad estatal y municipal Orestaden Development Corporation se creó para desarrollar un área en la zona sur de Copenhague, a la nueva región de Oresund, entre el aeropuerto y el centro de la ciudad.

El proyecto preveía la construcción de un servicio de transporte público de alta calidad. Se calculaba que el 60% de los costes totales de la operación estarían cubiertos por las plusvalías (el 50% para la venta del suelo, el 10% para los impuestos sobre la propiedad), el 30% se obtendría mediante los beneficios generados por la explotación de la nueva línea de metro y el último 10% por dos autoridades regionales participantes, que no cedían suelo para la operación. El presupuesto prevé que la compañía estará libre de deudas en 2030.

Otro ejemplo lo encuentran en Francia donde se aplica una la tasa a la masa salarial de las empresas con más de nueve trabajadores con el objetivo de potenciar y desarrollar el transporte público colectivo. Esta forma de financiación lleva instituida desde los años 1970 en la región de Paris. Las condiciones generales de aplicación se incluyen dentro de los gastos generales de la seguridad social. Afecta a todos los trabajadores y trabajadoras tanto los empleados o empleadas en empresas privadas como en organismos públicos.

Los empresarios abonan todo o una parte de las cotizaciones patronales a la seguridad social que deben, al estar asumida la carga de la empresa en las cotizaciones a la seguridad social y por tanto también los costes del transporte.

La tasa se calcula como un porcentaje en relación con los salarios que paga la empresa. De esta forma en la Región de París es de un 2,20%, y en el resto de ciudades es de 1%, salvo aquellas áreas urbanas en las que el transporte público goza de carriles exclusivos donde se eleva a un 1,75%.

Estos fondos sirven para sufragar los gastos del transporte público y representa un 40% (1997) de las inversiones de la red. Con estos fondos se consiguen una serie de beneficios para la administración local que reduce el déficit público y al mismo tiempo mejora su sistema de transporte público. Por su parte los trabajadores y trabajadoras observan ventajas en las condiciones de sus viajes al trabajo al reducirse las tarifas. Las empresas mejoran sustancialmente el grado de accesibilidad de su plantilla y de los bienes y / o servicios. Finalmente la sociedad en su conjunto ahorra energía en el sector del transporte y ve como se recuperan áreas urbanas al mejorar las condiciones del transporte.

En Alemania se aplica una tasa a los combustibles, el dinero recaudado se destinan a financiar las redes de transporte público.

#### Aportaciones al debate

1. Impuesto sobre las edificaciones. 2 modalidades, recargo sobre el valor catastral o plusvalía

a) Valor catastral. Vincula la propiedad con el transporte. Es un recargo de la EMT, no de los ayuntamientos. Lo más interesante es que, como impuesto, funciona, que tiene una cierta tendencia a la proporcional y que socialmente es justo (pagan más los que más transporte tienen), pero no hay una relación directa entre transporte o propiedad, más allá del propio concepto del IBI como tributo central de las administraciones locales.

b) Plusvalía. Teoría del Land Value Tax, teoría que se encuentra en expansión en Gran Bretaña a la vista de las enormes plusvalías urbanas que generó la puesta en servicio del metro ligero de los Docklands. Ahora se empiezan a ver aquí efectos similares: los pisos cerca de una parada del tranvía en el Baix Llobregat valen más. Con la entrada en servicio de la L9 veremos fenómenos similares pero de intensidad superior. Es decir, el transporte crea una riqueza que luego no se

socializado. La plusvalía la genera el sistema público y después se la apropia el sector inmobiliario privado.

2. Carburantes. Es el mejor desde el punto de vista de la sostenibilidad y del cumplimiento de los tratados constitucionales europeos, "quien contamina, paga" es el mejor. Es proporcional al consumo, a la eficiencia de los vehículos y socialmente es justo. Además, es muy fácil de recaudar. La sanidad no se debe financiar con recargos sobre la gasolina sino que estos recargos se aplicarán al fomento de políticas de movilidad sostenible.

3. Carga social. "Versement transport". Impuesto francés implantado en 1981 cuando era Ministro de Transportes el comunista Fiterman. Es un% de la masa salarial de las empresas de más de 10 trabajadores en poblaciones de más de 30.000 habitantes. Principio: las empresas deben contribuir a financiar los costes de movilidad que ocasionan. Conceptualmente, sin embargo, se comporta como una carga social, como un impuesto a los puestos de trabajo. Francia tiene unos buenos transportes en cualquier ciudad debido, en una parte importante, a la existencia del versement transporte.

4. Modelo suizo. Desde hace 3 años Suiza ha instaurado un modelo de fiscalidad específico por el transporte, a partir de una carga en camiones, con lo que se ha previsto recaudar 12.000 millones de euros en 15 años. El impuesto es proporcional a la distancia recorrida, la carga transportada y al daño ambiental del motor (euro II, III, IV). Un dispositivo electrónico a cada camión sirve de contador. 2 / 3 de la recaudación se destinan a la construcción de dos autopistas ferroviarias Lötschberg y San Gottardo, totalizando unos 150 km de túneles ferroviarias de altas prestaciones, que van de norte a sur, a la altura, respectivamente de Turín y de Milán . 1 / 3 de la recaudación se da al esquinas (como las comarcas) para la mejora de los transportes urbanos. Decidido por referéndum. Gran debate social. Suiza es el único país europeos que ha conseguido en el 2003 un aumento de cuota del ferrocarril de mercancías y una pérdida de la del transporte de mercancías por carretera. Se encuentra a punto de aprobarse una directiva europea similar pero no tan atrevida, el Eurovignette.

5. Impuestos generales. Del IVA, IRPF e Impuesto de sociedades que son los tres grandes impuestos en España. Es lo que funciona en la actualidad. Son ingresos de los fondos tributarios generales del estado.

6. Los ayuntamientos. Todos los ayuntamientos españoles, salvo los 18 comprendidos en el territorio de la EMT, contribuyen a financiar el transporte local desde sus arcas. Barcelona es la excepción entre los municipios de la EMT porque sí que contribuye. ¿Por qué Sabadell,



Terrassa, Mataró, Santander, Sevilla o Valencia contribuyen y los 17 de la EMT no lo hacen?

7. Peaje urbano o tasa de congestión. Londres ha sido pionera en esta idea, pero a partir de julio de 2005 también lo hará Estocolmo. Han reducido drásticamente el tráfico y el dinero recaudado se han empleado en la puesta en servicio de 200 nuevos autobuses sólo en el primer año (el doble del crecimiento de Barcelona en el año 2002). El alcalde Livingstone ha sido reelegido. Ambientalmente es justo, socialmente también y económicamente es viable.

8. Tasa sobre el aparcamiento. De hecho es una variedad de baja intensidad del peaje urbano, pero que explicita menos la penalización en el uso del vehículo privado. Los aparcamiento de rotación son la primera causa de generación de tráfico en el centro de las ciudades, y Barcelona es la ciudad europea que tiene más.

#### Cuestiones específicas

9. Subvención social en el transporte. La paga la EMT dentro de su territorio. Cada vez hay más gente mayor y la subvención crece a toda velocidad. Está muy bien que existen políticas sociales, pero no parece justo que los fondos sean aportados por una entidad como la del transporte. En las otras ciudades españolas, estas políticas se financian desde los ayuntamientos. Aquí no, las pagan los ciudadanos a través de un impuesto específico, el recargo del IBI que recauda la EMT.

#### Propuestas revisión Acuerdo estratégico

Ley de movilidad. Durante la presente legislatura, y en el marco de la futura legislación estatal, se elaborará y se tramitará un proyecto de ley sobre la financiación del transporte público que garantice la viabilidad económica y se desplegará la Ley de movilidad a través de las directrices nacionales y territoriales de movilidad.

Criterios para la redacción de la ley de Movilidad.

Criterio internalización de costes del transporte universal

Criterio ambiental, quien contamina paga

Criterio de eficiencia energética

Criterio de movilidad

Criterio territorial

Figuras a tener en cuenta.

- Tasa sobre los combustibles
  - Tasa de congestión destinada al aparcamiento
  - Seguridad vial
  - IBI modelo EMT
  - Otros como los impuestos de circulación, que en vez de ser estático sea dinámico en función de los kilómetros recorridos por los vehículos
  - plusvalías en operaciones urbanísticas derivadas de intervenciones en materia de transporte público.
- Presupuesto de la Estado, Generalitat y Ayuntamientos.

Crear un instrumento de control y seguimiento de las externalidades negativas provocadas por el sector del transporte. El sector del transporte ocasiona una serie de externalidades negativas que generalmente no son contabilizadas como costes sociales, ambientales y económicos y que sin duda repercuten en el conjunto de la sociedad afectando a nuestro bienestar, el entorno medioambiental y al desarrollo económico. Es por este motivo que toda política de movilidad debe dedicar los máximos esfuerzos a minimizar estas externalidades negativas. Este coste externo son muy elevados y en constante aumento en nuestro país, dado que tenemos un modelo de movilidad basado básicamente en el vehículo privado motorizado.

Por este motivo se han de medir monetariamente los costes que generan estas externalidades negativas para así conocer su repercusión en el PIB catalán y el impacto que tienen en la pérdida de competitividad de la economía catalana.

En consecuencia deben establecerse una serie de indicadores para controlar los costes externos que pueden ocasionar las medidas propuestas en el Acuerdo Estratégico en materia de infraestructuras y políticas de movilidad.

Para medir y evaluar los costes externos que ocasionan las medidas propuestas en el Acuerdo Estratégico, en materia de infraestructuras y políticas de movilidad, habría que constituir una comisión de seguimiento formada por las ATM, los departamentos de la Generalitat de Política Territorial, Medio Ambiente, Salud, Economía y Finanzas, el ICAEN y los agentes sociales. Esta comisión de control y seguimiento debería tener la facultad de aplicar medidas correctoras para mitigar las posibles desviaciones en los objetivos fijados en los indicadores del Acuerdo estratégico.

Los indicadores que deben tenerse en cuenta en todas las medidas de infraestructuras y políticas de movilidad propuestas en el Acuerdo Estratégico son:

Emisiones de CO<sub>2</sub> que provocan el cambio climático. El transporte es el responsable de entre el 15% y el 20% de los seis mil millones de toneladas anuales de emisiones mundiales de CO<sub>2</sub> que proceden de la actividad humana, y un 85% de este porcentaje corresponde a los

medios de transporte rodado. El transporte público, en cambio, representa sólo el 2,1% de las emisiones totales.

Emisiones de gases contaminantes dióxido de nitrógeno y micropartículas. Afecta la salud de las personas agravando las enfermedades pulmonares y produciendo muertes prematuras. Grado de cumplimiento del Plan anticontaminación de las zonas de especial protección atmosférica.

Accidentalidad vial. En la Unión Europea, cada día hay más de ciento veinte muertos en accidentes de tráfico (cuarenta y tres mil muertos al año), y más de cuatro mil quinientos cientos heridos de diversa consideración. Una tercera parte de las muertes corresponden a jóvenes menores de veinticinco años, y los peatones y ciclistas acostumbran a ser los más afectados. La mayor parte de muertes se producen en la carretera, pero, en cambio, es en las ciudades donde se producen tres cuartas partes de los accidentes con víctimas (un 19% son peatones).

Cumplimiento de los objetivos del Plan de la energía de Cataluña. El Plan de Energía propone que Cataluña ha de actuar de forma pro-activa en el máximo desarrollo posible de su potencial de energías renovables y, desde la vertiente de la demanda, debe apostar por el ahorro y la eficiencia energética como herramienta estratégica clave de su política energética. Esta actuación debe ser un esfuerzo conjunto de toda la sociedad catalana, desde la Administración, empresas, instituciones y ciudadanos, sin más dilación y de forma permanente.

\* Consumo de energía

\* Consumo de energía eléctrica por fuentes de producción.

\* Reparto del consumo por tipo de combustibles: biocombustibles, gasolina, gas natural

\* Nivel de eficiencia de los diversos modos de transporte.

El Libro Blanco del Transporte, que establece la política europea de transportes de cara al 2010 dice en relación a la tarificación, que lo ideal sería que el coste de utilización de las infraestructuras sea el resultado de la suma de los costes de mantenimiento y explotación y de los costes externos, como los accidentes, la contaminación, el ruido y la congestión. En sintonía con ello, propone una directiva sobre los principios de tarificación del uso de las infraestructuras que incluya una metodología común de tarificación de los costes internos y externos y destinada a establecer una competencia leal entre los medios de transporte.

La economía nos enseña que para ser eficiente se ha de encarecer el coste de los modos que tienen un mal comportamiento internalizando los costes de su funcionamiento

Cada modo de transporte debería internalizar sus costes externos de funcionamiento por ello se debería estudiar la implantación de una tasa por el sector del transporte por carretera aplicando el principio de quien contamina paga, tal como ya se aplica, por ejemplo en Suiza. La

recaudación de esta tasa deberá dedicarse íntegramente a la promoción de la movilidad sostenible y segura.

Madrid, marzo 2009



## Anexo 1

### **Impuesto de estacionamiento en áreas urbanas (Irlanda)**

#### Capítulo 1 . Antecedentes y generalidades

##### 1.1 ¿Qué es el impuesto de estacionamiento?

Como anunció el Ministro de Finanzas en su presupuesto para 2009, el impuesto es una tasa impuesta a los trabajadores por la utilización de instalaciones de aparcamiento facilitadas por el empresario en determinadas zonas urbanas. Se aplicará una tasa de 200 euros anuales.

##### 1.2 ¿Quién está obligado a pagar éste impuesto?

Todo empleado con derecho de uso de aparcamiento concedido por el empresario.

##### 1.3 ¿En qué zonas se aplica?

El impuesto se aplicará en los aparcamientos facilitado por empresarios en las grandes áreas urbanas de Cork, Dublín, Galway, Limerick y Waterford. Las áreas específicas de aplicación serán designadas por el Ministro de Finanzas previa consulta con las 5 autoridades municipales.

##### 1.4 ¿Cómo se recaudará?

El empresario deducirá el impuesto de las nóminas de los trabajadores y lo devolverá a Hacienda. Las deducciones se extenderán durante todo el año en correspondencia con la frecuencia de los pagos salariales.

##### 1.5 ¿Cuándo comenzará la aplicación?

El impuesto aparece en la Ley de Finanzas (publicada el 20 de noviembre de 2008) y entrará en vigor por orden del Ministro de Finanzas.

#### Capítulo 2: Ámbito de la obligación de pago

##### 2.1 ¿En qué circunstancias están los trabajadores obligados a pagar el impuesto?

Un trabajador estará sujeto a dicho impuesto cuando:

- le sea asignada una plaza de estacionamiento para un vehículo afectado por el impuesto.

- la plaza de estacionamiento sea asignada directa o indirectamente por el empresario, y
- dicha plaza esté ubicada en una de las áreas designadas por el Ministro de Finanzas.

## 2.2 Derecho a utilizar una plaza de estacionamiento

Este derecho surge cuando concurren una o más de las siguientes circunstancias:

- El trabajador tiene o le ha sido concedido cualquier tipo de autorización para utilizar una plaza de estacionamiento o se le concede cualquier tipo de permiso (incluidos acuerdos con el empresario) para utilizar una plaza de estacionamiento;
- El trabajador tiene o se le ha concedido cualquier forma o medio de acceso a una plaza de estacionamiento;
- Al trabajador se le ha asignado una plaza de aparcamiento específica;
- Al trabajador se le ha asignado una plaza de estacionamiento compartida o existe un acuerdo similar,
- La disponibilidad de las plazas de estacionamiento para los trabajadores se somete al principio de “quién llegue antes ocupa la plaza”.

## 2.3 ¿Cuándo se considera que el empresario ha concedido una plaza de estacionamiento a un trabajador?

En general se considera que el empresario ha concedido una estas plazas al trabajador de manera directa o indirecta cuando:

- El empresario suministra una plaza de estacionamiento dentro de las instalaciones de la propia empresa,
- La plaza en cuestión está ubicada en instalaciones que pertenece a una persona vinculada al empresario, o
- El empresario llega a un acuerdo con el trabajador u otra persona para conceder la plaza de estacionamiento.

La legislación también cubre aquellas situaciones del sector público en los que el empresario (en términos fiscales, el que paga un salario a un trabajador) no sea el que gestiona y ofrece las plazas de estacionamiento. Esto sucede por ejemplo, en el sector de la educación, en el que el Ministerio de Educación es el pagador de profesores, maestros, etc., pero es la escuela la que gestiona los aparcamientos. En ese caso se considera que es el Ministerio el responsable de gestionar las plazas de estacionamiento de vehículos.

## 2.4 ¿Puede un trabajador renunciar su derecho a una plaza de aparcamiento?

Sí. Un trabajador puede renunciar a ese derecho notificándolo al empresario por escrito o por correo electrónico. El trabajador deberá además:

- Devolver cualquier tipo de autorización o llave de acceso al aparcamiento
- Dejar de utilizar la plaza

En tales circunstancias el empresario dejará de aplicar el impuesto.

### 2.5 ¿Qué sucede si el permiso de aparcamiento caduca o es retirado?

En caso de que por alguna razón el permiso caduque o sea retirado, el empresario deberá dejar de deducir el impuesto siempre que el trabajador devuelva la autorización, llave o dispositivo de acceso al aparcamiento y deje de utilizar la plaza.

## 3. Importe

### 3.1 ¿Cuál es el importe del impuesto?

Excepto en las condiciones expresadas a continuación el impuesto tendrá una tarifa fija de 200 euros anuales.

### 3.2 Acuerdos para compartir aparcamiento

Se aplicará un impuesto reducido cuando las plazas de aparcamiento sean compartidas por varios trabajadores siempre que la proporción de trabajadores por plaza sea de 2: 1 o mayor. En esos casos el impuesto se reducirá a 100 euros al año.

### 3.3 Trabajos compartidos y a tiempo parcial.

Cuando la jornada laboral de un trabajador sea a tiempo parcial o compartida con otro trabajador se aplicará una pro-rata deducida nunca inferior al 50% del total del importe (ver párrafos 3.1 y 3.2)

### 3.4 Utilización del aparcamiento solo durante un período del año

Cuando un trabajador solo tenga autorización para utilizar una plaza de aparcamiento durante un período limitado del año se aplicará una reducción a pro-rata. Esto está dirigido a situaciones en las que un trabajador comienza o termina de trabajar durante el año. Por ejemplo, si la autorización para utilizar la plaza entra en vigor el 1 de Diciembre de un año, solo se aplicará una 1/12 parte del impuesto, por ese año. Eso quiere decir que la persona que utilice de la plaza pagará 16,66 euros por el mes de Diciembre. (200 euros x 1/12th).

### 3.5 Baja por maternidad

Cuando una trabajadora cause baja por maternidad, no se tendrán en cuenta a efectos del impuesto las 26 semanas de baja por maternidad, ni las 10 semanas inmediatamente anteriores al comienzo de dicho período.

### 3.6 Trabajo a turnos



El importe del impuesto se reducirá también para los trabajadores a turnos. A cualquier trabajador que comience o termine la jornada laboral después de las 21:00 h o antes de la 07:00 h se le tendrá en cuenta la parte del año que trabajo a turnos a efectos de cálculo del impuesto. Por ejemplo alguien que haya trabajado a turnos durante 3 meses solo tendrá que pagar 150 euros anuales (200 euros menos  $\frac{1}{4}$  de jornada a turnos).

## 4. Exenciones

### 4.1 Conductores discapacitados

Cualquier trabajador con derecho a utilizar una plaza de aparcamiento estará exento del impuesto si es portador de un permiso de estacionamiento para minusválidos.

### 4.2 Trabajadores de los servicios de emergencia

Los vehículos oficiales conducidos por empleados de los servicios de emergencia están exentos del impuesto. (ver párrafo 5.2)

Un trabajador de los servicios de emergencia que no tenga derecho a utilizar una plaza de aparcamiento para su vehículo privado estará exento solo cuando el uso de la plaza para su vehículo privado esté vinculado a su actividad en situaciones de emergencia.

### 4.3 Jubilados

Los jubilados están exentos del impuesto cuando se les permita seguir haciendo uso ocasional de las plazas de aparcamiento. Sin embargo cuando una persona jubilada sea recontractada por su antiguo empresario o por cualquier otro, estará obligada a pagar el impuesto.

### 4.4 Permisos ocasionales

Cuando un trabajador no tenga asignada una plaza de aparcamiento, se pueden otorgar permisos ocasionales que están exentos de impuestos siempre que el período total de uso no excede los 10 días. A los efectos de esta exención, la utilización de una plaza de aparcamiento durante una parte del día equivale a todo el día.

## 5. Vehículos afectados por el impuesto

### 5.1 ¿Qué vehículos están afectados por el impuesto?

El impuesto se aplicará en general a todos los vehículos privados y furgonetas utilizadas como vehículos privados (sean utilizadas o no por el

trabajador en el cumplimiento de sus obligaciones). También se incluyen jeeps y otros vehículos con asientos traseros.

#### 5.2 ¿Qué vehículos están excluidos?

Motocicletas en general. Vehículos oficiales del estado, de la Garda Síochána (Cuerpo de Policía de la República de Irlanda), las fuerzas de defensa y servicios como ambulancias, bomberos y aduanas.

Se excluyen las furgonetas cuando se requiere que los trabajadores utilicen las mismas para realizar su trabajo.

#### 5.3 ¿Cuál es la postura con los vehículos de empresa?

Si el trabajador utiliza un vehículo de la empresa está obligado a pagar el impuesto.

#### 5.4 Vehículos privados utilizados con fines empresariales

Un trabajador que utilice su propio vehículo en su trabajo estará sujeto al impuesto.

### 6. Otras cuestiones relacionadas con el trabajador

#### 6.1 Cambios de trabajo

Cuando un trabajador cese su actividad en la empresa en la que tenía asignada una plaza de aparcamiento la deducción del impuesto cesará con la finalización del contrato. Si al trabajador le es asignada un plaza de aparcamiento en una nueva empresa, comenzará a deducirse el impuesto al comenzar a trabajar en la misma.

#### 6.2 Trabajadores con dos empleos

En caso de que el trabajador tenga dos empleos y plaza de aparcamiento en ambas empresas el impuesto se aplicara en ambos empleos (ver párrafo 3.3 sobre trabajo a tiempo parcial y empleo compartido).

#### 6.3 Uso poco frecuente de las plazas

En caso de que un trabajador tenga asignada una plaza de aparcamiento y decida no utilizarla frecuentemente, el impuesto continuará aplicándose incluso aunque la plaza se utilice menos de diez días al año. Esto no es aplicable al caso de los “permisos ocasionales” descritos en el párrafo 4.4.

#### 6.4 Plazas habilitadas en aparcamientos para clientes

Cuando a un trabajador se le asigne una plaza en un aparcamiento reservado a los clientes, el impuesto se aplicará igualmente. Se considera igualmente que el empresario asigna la plaza al trabajador.

#### 6.5 Plazas en aparcamientos públicos

El impuesto se aplicará igualmente cuando el empresario llegue a algún tipo de acuerdo con el trabajador (o cualquier otra persona) para asignar al mismo una plaza de aparcamiento, incluso en aparcamientos públicos.

#### 6.6 Reembolso de costes de aparcamiento por parte del empresario

El impuesto no se aplicará cuando el empresario reembolse al trabajador los gastos de aparcamiento. Sin embargo, si dicho reembolso no forma parte de un acuerdo legítimo de pago de gastos por parte del trabajador en el cumplimiento de sus tareas, el empresario deberá aplicar el PAYE<sup>1</sup> a las cantidades reembolsadas.

#### 6.7 Deducciones.

El impuesto no es deducible en ninguna circunstancia.

---

<sup>1</sup> PAYE (Pay As You Earn) - es un sistema mediante el cual se realiza una deducción automática anticipada del IRPF de los salarios por parte de la administración tributaria. (N. del T.)

## Anexo 2

### Novedades en Francia

#### Novedades Francia

París, 31 oct (EFE) .- Las empresas francesas tendrán que pagar parte de los gastos derivados del uso de la bicicleta a los empleados que la utilicen para acudir al trabajo, según el texto votado anoche por los diputados para ampliar la prima de transporte .

El diputado conservador Philippe Goujon, que presentó la enmienda al proyecto de ley del presupuesto de la Seguridad Social adoptada por la Asamblea Nacional, explicó hoy que el nuevo dispositivo "permitirá a los que utilizan la bicicleta para ir al trabajo (...) ser reembolsados parcialmente por el coste del abono, como ocurre con los abonos de transporte público ".

En concreto, las empresas tendrán que asumir el 50% de un abono a los servicios de bicicletas en alquiler que existen en grandes ciudades del país y, "aunque no se ha fijado en la ley", también tendrían que cubrir una parte de los costes de mantenimiento y de seguros de los trabajadores que utilicen su propia bicicleta, afirmó Goujon, en declaraciones a la emisora de radio "France Info".

El presidente de la Federación Francesa de la Bicicleta, Christophe Reverdy, sin embargo, manifestó sus dudas sobre si los asalariados que utilicen una bici de su propiedad podrán beneficiarse del dispositivo.

Por eso, aunque Reverdy se felicita por este logro que su organización había pedido ya el pasado año, subraya que hubiera preferido "un cheque de transporte" al margen de la opción escogida por el trabajador-ciclista, ya que no hay servicio de alquiler en todo el país.

La prima de transporte, que desde anoche pasa a estar incluida en el proyecto de presupuesto de la Seguridad Social para 2009, supone la generalización a toda Francia del reembolso por las empresas de la mitad de un abono al transporte público, algo que ya existe desde hace muchos años en la región de París.

El proyecto de ley prevé la posibilidad de que las empresas-con carácter facultativo-pagan hasta 200 euros anuales a sus empleados que no tengan otra alternativa que utilizar un vehículo privado.