

Propuestas fiscales para una Movilidad Sostenible

Bruno Estrada.
Director de Estudios de la Fundación 1º mayo.

Madrid, 18 de Octubre 2011.

Nuestro sistema de transporte es sucio, caro y derrochador:

- La carretera supone el 90% transporte de viajeros y 84% de mercancías.
- Escaso uso del Ferrocarril: Un 5% de viajeros y un 2,6% de las mercancías (UE 18%).
- Deficiente planificación pública:
 - El 18% vías de alta capacidad en España tienen tráfico débil (PEIT)
 - Aeropuertos cerrados: Castellón, Ciudad-Real, ¿Girona?, ¿Lleida?
 - Líneas AVE infrautilizadas en Castilla-La Mancha.

El 39% del consumo final de energía corresponde al transporte (UE 31%).

El 30 % emisiones GEI proviene del transporte.

Subvenciones Directas e Inversiones al transporte 2007. Admon Central, CC.AA y Aytos.

Total 20.000 millones €	% sobre total
Carretera	39,6%
Ferrocarril	38,2%
Aéreo	12,5%
Marítimo	7,2%
Transporte público urbano (RENFE no)	4,3%

Costes externos transporte.
Informe Infrac/Univ. Karlsruhe. 2000

Costes externos (cambio climático, atascos contaminación, accidentes, ruidos) en España:
58.162 millones €. Un 9,6% PIB.

84% generados por el transporte por carretera.

14% generados por el transporte aéreo.

Subvenciones Directas, Inversiones, Subvenciones indirectas por costes externos.

78.000 millones €	% sobre total
Carretera	72%
Ferrocarril	10,5%
Aéreo	15%
Marítimo	2%
Transporte público urbano (RENFE no)	1%

Objetivos Impulsar la Movilidad Sostenible.

- Reducir consumo energético por pasajero y kg de mercancía.
- Disminuir emisiones GEI
- Reducir deterioro aire.
- Disminuir siniestralidad.
- Reducir atascos.
- Erradicar exclusión social de un modelo basado en vehículos privados motorizados.

Internalizar costes, socializar beneficios.

- Revisión Fiscal Verde con perspectiva social. Los transportes más contaminantes (aéreo y carretera) debe pagar el esfuerzo inversor que requieren los modos menos contaminantes
- Otras formas de pago del transporte por carretera (utilización de infraestructuras) y de financiar las necesidades de inversión del transporte público.

Revisión Fiscal Verde del transporte con perspectiva social.

Propuesta Ley Fiscalidad Medioambiental

(CC.OO., ICV, Los Verdes, Greenpeace, WWF España, Ecologistas en Acción)

- Nuevo Impuesto CO2
- Reforma Impuesto Hidrocarburos.
- Transformar impuesto circulación (Aytos).
- Transformar Impuesto matriculación (CC.AA.).

Impuesto CO2

	Puesta en marcha	Valor/ tn	Efectos
Finlandia	1990	20€	
Suecia	1991	108€	Reducción 9% GEI Renovables 50% cal.
Noruega	1991	25€ gas 400€ gasolina	En 2009 las emisiones similares 1995.
Holanda	1992	50% CO2/ 50% cont. energetico	
Dinamarca	1992	12€	Reducción 15% GEI
Italia	1998		
Suiza	2008	23,7€	
Irlanda	2010	15€	

Impuesto Hidrocarburos

- Eliminar exención Impuesto para vuelos domésticos e internacionales (Acuerdo europeo).
- Equiparación tarifa gasoleo y gasolina sin plomo (gasoleo genera PM 10 y PM 2,5)

Impuesto sobre circulación

- Reformar el impuesto en función de emisiones de CO2.
- Eliminar beneficios fiscales excepto coches eléctricos y car sharing.
- Impedir dumping fiscal entre ayuntamientos.

Emisiones CO2 turismos	€
> 225 g/km.	800
Entre 190 g/km. y 225 g/km.	500
Entre 170 g/km. y 190 g/km.	165
Entre 155 g/km. y 170 g/km.	120
Entre 140 g/km. y 155 g/km.	70
Entre 125 g/km. y 140 g/km.	30
Entre 110 g/km. y 125 g/km.	15
< 110 g/km.	10

Impuesto matriculación (CC.AA.)

- Eliminar exención matriculación embarcaciones de recreo de menos de 8 metros de eslora y aeronaves.
- Al ser la base imponible el precio del vehículo es necesario reforzar relación con las emisiones de CO₂:

Tramos similares Impuesto circulación, incluyendo en el más contaminante quads, aviones, embarcaciones de recreo.

Otros impuestos:

- I. Sociedades: Deducción 50% gastos movilidad sostenible al trabajo (autobús empresa, bicis para trabajadores, compensaciones por uso coche compartido, adquisición abonos transporte)
- IRPF: Deducción 25% abonos nominales transporte público.
- IVA: Sacar al transporte aéreo del tipo reducido.

Perspectiva social:

¿Hay empobrecimiento energético en el transporte?

No, si se aseguran las necesidades básicas, mediante:

- Suficientes infraestructuras y medios de transporte colectivos e individuales no contaminantes.
- Abaratar precio del transporte colectivo (gratuito en centros urbanos muy densos)

Otras formas de pago:

- Peajes por uso infraestructuras (autopistas, aparcamiento, mercancías, centro urbano)
- Promociones inmobiliarias financian transporte publico (Dinamarca, EE.UU., Hong-Kong, Londres)
- Empresas pagan transporte publico. En Paris parte de las cotizaciones sociales tienen como destino financiar inversiones.