



FUNDACIÓN 1º DE MAYO

CENTRO SINDICAL DE ESTUDIOS

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 (gratis 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.