

The logo features a dark red horizontal band at the top. To the left of this band is a vertical abstract painting with vertical stripes of purple, red, and yellow. The text 'FUNDACIÓN 1º DE MAYO' is written in white, serif, all-caps font across the red band. Below the red band, the text 'CENTRO SINDICAL DE ESTUDIOS' is written in a smaller, white, sans-serif, all-caps font, centered over a background of abstract, textured brushstrokes in shades of yellow and brown.

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.