




MR-FISC - Fiscalidad en el transporte.

HACIA UN NUEVO IMPUESTO SOBRE LAS EMISIONES DE LOS VEHÍCULOS DE MOTOR EN SUSTITUCIÓN DE LOS IMPUESTOS DE MATRICULACIÓN Y CIRCULACIÓN

Miguel Buñuel González
Presidente ejecutivo
EnvEco Consulting

*Hacia un nuevo Impuesto sobre las
Emisiones de los Vehículos de Motor en
sustitución de los impuestos de
matriculación y circulación*



Miguel Buñuel

Presidente ejecutivo

EnvEco Consulting

Consultora de Economía, Energía y Medio Ambiente
(www.enveco.es)



Introducción

- Principales instrumentos económicos en la política ambiental:
 - Permisos de emisión negociables: la UE ha optado por ellos en un gran número de sectores en su lucha contra el cambio climático
 - Fiscalidad ambiental: puede usarse para controlar las emisiones de los sectores “difusos”, no sometidos al sistema de derechos de emisión: sectores del transporte, agrícola y residencial
- Principales tributos sobre el transporte que pueden usarse como instrumentos contra el cambio climático:
 - El impuesto sobre hidrocarburos: incrementando los tipos y eliminando las distorsiones que su actual configuración genera
 - Los impuestos de matriculación (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte) y circulación (Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica), que podrían fusionarse y basarse en las emisiones potenciales de cada tipo de vehículo
- La política comunitaria trata de avanzar por estas dos vías:
 - Aumentando el gravamen de los hidrocarburos
 - Sustituyendo el Impuesto de Matriculación por un impuesto sobre la circulación que tenga en cuenta las emisiones contaminantes

El Impuesto de Matriculación hoy

Tabla 4: Tipos impositivos del IEDMT vigentes desde el 1 de enero de 2008

Tipo de vehículo y ámbito geográfico	Tipo impositivo (en %)
A) Península e Islas Baleares:	
Epígrafe 1.º: vehículos cuyas emisiones oficiales de CO ₂ ≤ 120 g/km	0,00
Epígrafe 2.º: vehículos cuyas emisiones oficiales de CO ₂ sean > 120 g/km y < 160 g/km	4,75
Epígrafe 3.º: vehículos cuyas emisiones oficiales de CO ₂ ≥ 160 g/km y < 200 g/km	9,75
Epígrafe 4.º: vehículos cuyas emisiones oficiales de CO ₂ sean ≥ 200 g/km	14,75
B) Canarias:	
Epígrafe 1.º	0,00
Epígrafe 2.º	3,75
Epígrafe 3.º	8,75
Epígrafe 4.º	13,75
C) Ceuta y Melilla:	
Epígrafe 1.º	0,00
Epígrafe 2.º	0,00
Epígrafe 3.º	0,00
Epígrafe 4.º	0,00

Fuente: BOE núm. 153, de 28 de junio de 2005.



El Impuesto de Circulación hoy (I)

- La Ley de Haciendas Locales permite a los municipios incrementar las cuotas del impuesto hasta un máximo del 200%
- La Ley de Haciendas Locales permite dos bonificaciones ambientales en la cuota
 - “Bonificación de hasta el 75 por ciento en función de la clase de carburante que consume el vehículo, en razón a la incidencia de la combustión de dicho carburante en el medio ambiente”
 - “Bonificación de hasta el 75 por ciento en función de las características de los motores de los vehículos y su incidencia en el medio ambiente”

El Impuesto de Circulación hoy (II)

Tabla 11: Cuotas anuales del IVTM (euros)

Potencia y clase del vehículo	Madrid 2008	Estudio FACUA 2004		
		Mínima	Máxima	Media
A) Turismos:				
De menos de 8 caballos fiscales	21,00	12,62	25,24	20,02
De 8 hasta 11,99 caballos fiscales	61,00	34,08	68,15	54,44
De 12 hasta 15,99 caballos fiscales	131,00	71,94	143,88	111,56
De 16 hasta 19,99 caballos fiscales	168,00	89,61	179,22	144,72
De 20 caballos fiscales en adelante	217,00	112,00	224,00	175,73
F) Otros vehículos:				
Ciclo motores	7,00	3,76	8,85	6,92
Motocicletas hasta 125 c.c.	7,00	4,42	8,85	7,02
Motocicletas de más de 125 hasta 250 c.c.	12,00	7,57	15,15	8,79
Motocicletas de más de 250 hasta 500 c.c.	29,00	15,15	30,29	23,94
Motocicletas de más de 500 hasta 1.000 c.c.	56,00	30,29	60,85	48,15
Motocicletas de más de 1.000 c.c.	117,00	60,58	121,16	97,06

Fuente: Ayuntamiento de Madrid (2008), FACUA (2004).



Propuesta de Directiva

- Fines de la propuesta de Directiva sobre los impuestos aplicables a los automóviles de turismo:
 - Mejorar el funcionamiento del mercado interior
 - Aplicar la estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ producidas por los automóviles
- Contenido de la propuesta:
 - Total eliminación del Impuesto de Matriculación en un periodo transitorio de 10 años
 - Reestructuración de las BIs de los impuestos de matriculación y circulación, introduciendo un componente vinculado a las emisiones de CO₂
 - Implantación de un sistema de reembolso del Impuesto de Matriculación



Nuestra propuesta (I)

- Propuesta de fusión de los impuestos de matriculación y de circulación: el Impuesto sobre las Emisiones de los Vehículos de Motor
 - En la práctica, y en línea con la propuesta de Directiva: desaparición del Impuesto de Matriculación y reforma ambiental del Impuesto de Circulación
- Este impuesto podría configurarse del siguiente modo:
 - Hecho imponible: el potencial de emisiones del vehículo comprado y/o mantenido en propiedad durante el año
 - Sujeto pasivo: el propietario registrado en la DGT
 - Base imponible: una media de las emisiones contaminantes potenciales del vehículo ponderada por un factor de gravedad de las consecuencias medioambientales de dichas emisiones

Nuestra propuesta (II)

- Problema de la fusión: el Impuesto de Matriculación, aunque estatal, está totalmente cedido a las CCAA, mientras que el Impuesto de Circulación es de ámbito local
- Posibles soluciones (Herrera, 2007):
 - Las CCAA absorben la materia imponible del Impuesto de Circulación (como permite la Ley de Haciendas Locales) y compensan a sus municipios mediante la cesión parcial de su nuevo impuesto o estableciendo un % de participación de las CCLL en la recaudación
 - El Estado elimina el Impuesto de Matriculación y reforma la Ley de Haciendas Locales para suprimir también el Impuesto de Circulación, que pasaría a ser un impuesto autonómico, pero con cesión parcial a las CCLL
 - Opción preferible para evitar dispersiones normativas entre CCAA
- Si se persigue el objetivo de la neutralidad recaudatoria,
 - debería aumentar el componente de circulación para compensar la desaparición del componente de matriculación

Nuestra propuesta (III)

■ Propuesta concreta:

- Eliminación gradual del Impuesto de Matriculación (IEDMT) a lo largo de un periodo transitorio de 10 años: reducción en un 10% anual entre 2009-2018. Razones:
 - Evitar las distorsiones en el mercado de vehículos que generaría una desaparición súbita o rápida
 - Evitar la falta de equidad que supondría para quienes adquirieran un vehículo antes de la desaparición del IEDMT y se vieran luego obligados a pagar un mayor Impuesto de Circulación para compensar la recaudación perdida del IEDMT
- Compensar la recaudación perdida por el IEDMT al 50% con un aumento del Impuesto de Circulación (IVTM), que se transformaría en el Impuesto sobre las Emisiones de los Vehículos de Motor (IEVM), y en el otro 50% por un aumento del Impuesto Especial sobre Hidrocarburos (IEH)

Nuestra propuesta (IV)

Tabla 12: Cronograma de la disminución de la recaudación del IEDMT y su sustitución por la recaudación del IVTM-IEVM y el IEH (millones de euros constantes de 2006)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
IEDMT													
Recaudación proyectada	2.011	2.095	2.182	2.273	2.367	2.466	2.568	2.675	2.786	2.902	3.023	3.149	3.280
Porcentaje reducción	0%	0%	0%	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%
Pérdida recaudación	0	0	0	227	473	740	1.027	1.337	1.672	2.032	2.418	2.834	3.280
IVTM – IEVM													
Recaudación proyectada	2.126	2.206	2.281	2.358	2.438	2.521	2.606	2.695	2.786	2.881	2.978	3.079	3.184
Aumento compensación IEDMT		0	0	114	237	370	514	669	836	1.016	1.209	1.417	1.640
Total recaudación	2.126	2.206	2.281	2.472	2.675	2.891	3.120	3.364	3.622	3.896	4.187	4.496	4.823
% aumento necesario			0,0%	4,82%	9,71%	14,67%	19,71%	24,82%	30,00%	35,26%	40,60%	46,01%	51,51%
IEH													
Recaudación proyectada	11.699	12.023	12.451	12.894	13.353	13.828	14.321	14.830	15.358	15.905	16.471	17.058	17.665
Aumento compensación IEDMT		0	0	114	237	370	514	669	836	1.016	1.209	1.417	1.640
Total recaudación	11.699	12.023	12.451	13.008	13.590	14.198	14.834	15.499	16.194	16.921	17.681	18.475	19.305
% aumento necesario			0,0%	0,88%	1,77%	2,67%	3,59%	4,51%	5,44%	6,39%	7,34%	8,31%	9,28%

Fuente: elaboración propia.

Nuestra propuesta (V)

- ¿Cómo se hacen los cálculos de la tabla 12?
 - Suponemos que la tasa media de aumento anual de las matriculaciones de vehículos con motor de gasolina o diésel en el periodo 2000-2006 se mantendrá en el futuro (4,16%)
 - Aplicamos esta tasa a la recaudación del IEDMT en 2006, estimando una recaudación proyectada del 2007 al 2018
 - Análogamente, asumimos que la tasa media de aumento anual del parque nacional medio de vehículos con motor de gasolina o diésel en el periodo 2000-2007 también se mantendrá en el futuro (3,39%)
 - Aplicamos esta tasa a la recaudación del IVTM en 2005, estimando la recaudación proyectada del IVTM y de su sustituto, el IEVM
 - Asumimos que la tasa media de crecimiento anual en el periodo 2000-2007 de las ventas agregadas de gasolina y gasóleo de automoción se mantendrá en el futuro (3,56%)
 - Aplicamos esta tasa a la recaudación del IEH de 2006, que incluye también el Impuesto sobre Ventas Minoristas de Hidrocarburos, estimando su recaudación proyectada



Nuestra propuesta (VI)

- Resultado de la propuesta manteniendo constante la recaudación, una vez acabado el periodo transitorio propuesto, en 2018:
 - Aumento del nuevo Impuesto sobre las Emisiones de los Vehículos de Motor de aproximadamente el 50% (con respecto de la situación en la que se mantuviera el Impuesto de Matriculación)
 - Aumento de casi el 10% del Impuesto Especial sobre Hidrocarburos (con respecto de la situación en la que se mantuviera el Impuesto de Matriculación)

Nuestra propuesta (VII)

- Estimación de la BI potencial del nuevo impuesto:
 - Idealmente, la BI sería una media de las emisiones contaminantes potenciales de cada vehículo ponderada por un factor de gravedad de las consecuencias medioambientales de dichas emisiones
 - Los datos disponibles con carácter general son sólo los de las emisiones de CO₂/Km. recorrido, según la información proporcionada por los fabricantes
 - Nos restringimos a BIs ligadas exclusivamente a las emisiones de CO₂
 - Problemas para estimar las BIs:
 - No existen datos de las emisiones de los modelos de vehículos vendidos en años anteriores
 - Incluso en los modelos actuales, dificultad para obtener datos de cuántos vehículos de cada modelo forman parte del parque de vehículos
 - Solución: tomar los datos de las emisiones de los modelos de vehículos que se venden actualmente por intervalos de cilindrada, haciendo una media de las emisiones de todos ellos
 - Se espera que el elevado número de modelos en cada grupo haga que la media se aproxime a la real, pero debe tenerse en cuenta que la media real no es la media de los modelos, sino la media de éstos ponderada por el número de vehículos en el parque de cada modelo

Nuestra propuesta (VIII)

- Tipos del nuevo impuesto:
 - El impuesto debe contemplar un tipo cero para los vehículos más ecológicos
 - Nuestra propuesta parte del nivel de emisiones de 120 gCO₂/Km.
 - El objetivo de emisiones medias propuesto por la Comisión para 2012 y el nivel por debajo del cual los vehículos tributan a tipo cero en el actual Impuesto de Matriculación
 - Se propone que el tipo sea el 0% para los vehículos cuyas emisiones sean < 120 gCO₂/Km.
 - Establecido el nivel de emisiones a partir del cual el tipo sería positivo, caben tres opciones para establecer la tarifa:
 - Una tarifa por tramos de emisiones que establezca un tipo creciente aplicable al valor del vehículo, como hace el actual Impuesto de Matriculación
 - Rechazamos este sistema porque no introduce incentivos tan claros para optar por vehículos menos contaminantes, pues lo que se paga por unidad de emisión puede variar notablemente
 - Un tipo impositivo constante por unidad de emisión de CO₂
 - Un tipo impositivo creciente por unidad de emisión de CO₂
 - Por simplicidad, consideraremos sólo el caso de una función lineal

Nuestra propuesta (IX)

■ Tipos del nuevo impuesto (cont.):

- Los tipos de las opciones 2 y 3 se calculan inicialmente para generar en 2006 la misma recaudación producida por el Impuesto de Circulación en dicho año
- Tipo impositivo constante:

$$t = \begin{cases} 0,00; & \text{si } e < 120 \text{ gCO}_2/\text{Km.} \\ 0,50; & \text{si } e \geq 120 \text{ gCO}_2/\text{Km.} \end{cases}$$

- Tipo impositivo creciente lineal:

$$t = \begin{cases} 0,00; & \text{si } e < 120 \text{ gCO}_2/\text{Km.} \\ 0,0089 \times e - 1,068; & \text{si } e \geq 120 \text{ gCO}_2/\text{Km.} \end{cases}$$

Nuestra propuesta (X)

- Tipos del nuevo impuesto (cont.):
 - Estos tipos están en euros constantes de 2006 y para el caso de que el IEVM se hubiera introducido en sustitución del IVTM en dicho año. Consecuencias:
 - Los tipos reales deben convertirse anualmente en tipos nominales mediante el IPC de cada año
 - Los tipos deben aumentar progresivamente según el calendario propuesto de desaparición paulatina del Impuesto de Matriculación para mantener constante la recaudación

Tabla 21: Tipos impositivos reales del IEVM desde su introducción hasta el final del periodo transitorio (€/gCO₂/Km., en euros constantes de 2006)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Aumento del IEVM sobre los cálculos base			0,0%	4,82%	9,71%	14,67%	19,71%	24,82%	30,00%	35,26%	40,60%	46,01%	51,51%
Tipo impositivo constante: $t = a$													
<i>a</i>	0,500			0,524	0,548	0,573	0,598	0,624	0,650	0,676	0,703	0,730	0,757
Tipo impositivo creciente: $t = b \times e - c$													
<i>b</i>	0,009			0,009	0,010	0,010	0,011	0,011	0,012	0,012	0,013	0,013	0,013
<i>c</i>	1,068			1,119	1,172	1,225	1,278	1,333	1,388	1,445	1,502	1,559	1,618

Fuente: elaboración propia.

Nuestra propuesta (XI)

- Tipos del nuevo impuesto (cont.):
 - Con un periodo transitorio tan largo, los tipos habrán de modificarse por progresivas reducciones del límite de emisiones para beneficiarse del tipo cero
 - A medida que los objetivos ambientales se consigan y el progreso tecnológico reduzca las emisiones medias de los vehículos, habría que reducir el límite actualmente propuesto de 120 gCO₂/Km.
 - Hemos de recomendar que la actualización anual de los tipos por el IPC no se produzca de manera discrecional, sino que se indicien con la inflación de manera automática
 - Se evitaría que el impuesto pudiera disminuir en términos reales porque los responsables políticos optaran por no actualizar los tipos

Conclusiones

- El uso de la tributación del transporte como instrumento frente al cambio climático resulta especialmente interesante porque el transporte es un sector difícil de someter al actual mercado de derechos de emisión y sus emisiones crecen continuadamente
- Dos son los tributos que proponemos usar:
 - El Impuesto Especial sobre Hidrocarburos (IEH)
 - El que, basado en las emisiones potenciales de cada tipo de vehículo, resultaría de la fusión de los actuales impuestos de matriculación (IEDMT) y circulación (IVTM)
- Se propone la eliminación gradual del IEDMT y la progresiva sustitución de su recaudación por la de un nuevo Impuesto sobre las Emisiones de los Vehículos de Motor (IEVM), que reemplazaría al IVTM, así como por un aumento del IEH
- Para poner en práctica esta propuesta, se sugiere que el Estado elimine el IEDMT y reforme la Ley de Haciendas Locales para suprimir también el IVTM y transformarlo en el IEVM, que pasaría a ser un impuesto autonómico, pero con una cesión parcial del mismo a los municipios
- Al final del periodo transitorio, manteniendo constante la recaudación, el nuevo IEVM aumentaría un 50% con respecto al IVTM y el IEH un 10%



Datos de contacto

Dr. Miguel Buñuel, *Presidente ejecutivo*

EnvEco Consulting, S.R.L.

C/ Mar de Kara, 7 – 1ºB

28033 Madrid

Tfno.: 91 381 62 67 / 676 35 15 17

mbunuel@enveco.es

www.enveco.es