

El borrador de Directiva sobre la fiscalidad del automóvil propone eliminar el impuesto de matriculación y reformar el de circulación para que éste se module, y penalice, las emisiones de CO₂. Con esas premisas, y teniendo en cuenta los plazos transitorios previstos en dicho borrador, se hizo un estudio/simulación de cuál podría ser en España la nueva situación fiscal sobre el automóvil, sin perder de vista que el objetivo no era alterar el nivel de recaudación, sino reducir las emisiones contaminantes, o inducir a que se reduzcan. Mientras que en los sectores industriales la reducción de las emisiones se realiza, básicamente, mediante el mecanismo del mercado de derechos de emisión, para el sector del automóvil, la solución elegida ha sido la fiscal, aparte de los acuerdos voluntarios suscritos con los fabricantes.

ADAPTACIÓN DE LA FISCALIDAD SOBRE EL AUTOMÓVIL A LA PROPUESTA DE DIRECTIVA DE LA COMISIÓN EUROPEA

Tanto en la industria europea como en la española, el sector de la automoción es uno de los más relevantes, ya sea de forma directa, o debido a su repercusión sobre otras industrias auxiliares. El sector del automóvil (1) en España representó en 2005, el 7,6% del VAB de la industria sin energía (según los últimos datos de la Encuesta Industrial de Empresas); ocupó, entre empleo directo e indirecto, al 10,5% de la población activa y concentró la quinta parte de las exportaciones totales de bienes.

Además, España ocupa los primeros puestos en el ranking de productores mundiales. En concreto, en 2006 ocupó el séptimo lugar como país productor de vehículos del mundo y el tercero de Europa, tras Francia y Alemania.

Actualmente, existen a nivel comunitario dificultades de orden fiscal, tales como la doble imposición, el traslado transfronterizo de automóviles por motivos tributarios, así como distorsiones y falta de eficacia que impiden un adecuado funcionamiento del mercado interior, y cuyo origen reside, en gran parte, en las diferencias fiscales que aplican cada uno de los 27 Estados miembros.

Al mismo tiempo, el sector del transporte tiene un gran impacto medioambiental, pues contribuye aproximadamente a un tercio de las emisiones de

dióxido de carbono. Este, a su vez, representa en 2006 un 83% del total de las emisiones de GEI. De ahí que para el cumplimiento de los compromisos de Kioto, el control de las emisiones del sector del transporte sea una pieza clave. En la UE el control de emisiones de los sectores industriales y energéticos se realiza, básicamente, mediante el mecanismo del mercado de derechos de emisión; sin embargo para el sector del transporte la solución elegida ha sido, junto con los acuerdos voluntarios suscritos por la industria de la automoción, la solución fiscal.

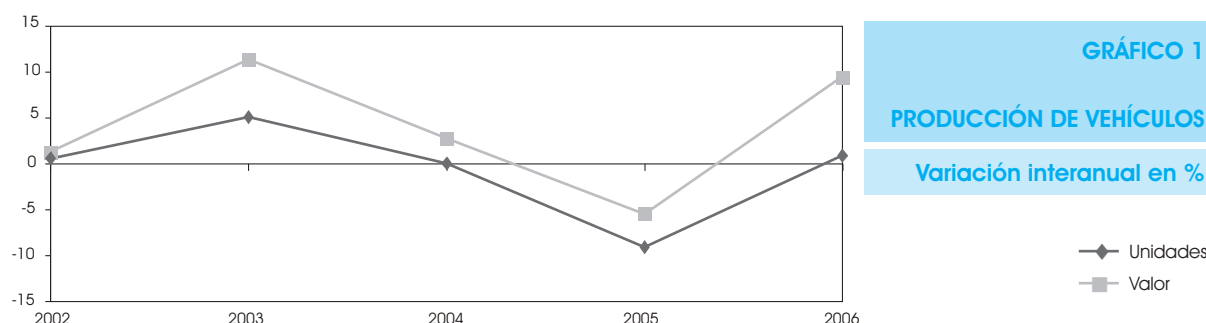
Como consecuencia de los tres factores mencionados, relevancia industrial, obstáculos a la libre circulación y aspectos medioambientales, se está discutiendo actualmente una propuesta de Directiva que establece «disposiciones para el cálculo de los impuestos sobre los automóviles de turismo, a partir de las emisiones de dióxido de carbono».

La propuesta de Directiva tiene una doble finalidad: por un lado, mejorar el funcionamiento del mercado interior y, por otro, tratar de reducir las emisiones de dióxido de carbono producidas por los automóviles, para lo cual sugiere una serie de medidas, entre ellas la reestructuración de la base imponible del impuesto de matriculación (hasta su desaparición) y del impuesto anual de circulación a fin de vincularla íntegra o parcialmente a las emisiones de CO₂.

CUADRO 1
PRODUCCIÓN ESPAÑOLA DE VEHÍCULOS

Tipo	Unidades (miles)				Valor (Millones de €)			
	2005	%05/04	2006	%06/05	2005	%05/04	2006	%06/05
Turismos	2.093,7	-13,2	2.065,9	-1,3	19.970,3	-10,9	20.446,7	2,4
Todoterreno	83,8	81,4	114,1	36,2	1.219,7	119,7	1.960,0	60,7
Furgonetas	437,3	2,1	450,9	3,1	4.319,7	-0,3	4.602,6	6,6
Autobuses, camiones y otros	68,2	2,5	74,9	9,9	2.081,7	9,9	2.586,1	24,2
Total	2.682,9	-9,1	2.705,9	0,9	27.591,4	-5,5	29.595,4	7,3

FUENTE: Mityc



FUENTE:
Mityc

EL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN

Análisis general

El sector del automóvil es un sector estratégico en nuestro país. Se caracteriza por ser una industria con un número reducido de grandes empresas, que incorpora alta tecnología, requiere importantes inversiones y genera en torno a ella una gran industria auxiliar. En la actualidad en España hay 18 fábricas dedicadas a la fabricación de 11 marcas de vehículos y un número mucho más elevado de fabricantes de componentes.

Según se recoge en el cuadro 1, las empresas españolas fabricaron, en el año 2006, 2.705.888 vehículos (turismos y vehículos industriales), lo que supone un incremento del 0,9% respecto a la producción del año anterior, tasa que contrasta con la caída sufrida en 2005 (-9,1%).

Por lo que respecta a los turismos, en 2006, se fabricaron 2.065.948 unidades, lo que supone un descenso del 1,3% con respecto a las cifras del ejercicio anterior; no obstante, estas cifras son, asimismo, más favorables que las registradas en 2005. En cambio, la producción de todoterrenos se incrementó un 36,2% situándose en las 114.078 unidades, tasa que, pese a ser muy elevada, supone una considerable desaceleración frente a la de 2005.

El valor de la producción de vehículos ascendió en el año 2006 a 29.595,4 millones de euros, cifra un 7,3% superior a la del ejercicio anterior. De esta cifra, 20.447 millones de euros corresponden al valor de la producción de turismos, que ha experimentado un crecimiento del 2,4%. También se ha incrementado en un 60,7% el valor de la producción de todoterrenos situándose en los 1.960 millones de euros.

Estas cifras corroboran el hecho de que la producción española de vehículos se está especializando en la fabricación de vehículos de mayor valor unitario, de tal forma que los resultados son sistemáticamente más positivos en valor que en unidades (gráfico 1).

Las exportaciones españolas de vehículos fueron en el ejercicio 2006 de 2.272.872 unidades, cifra un 1,1% superior a la del ejercicio anterior. Los automóviles, en cambio, han visto reducidas sus exportaciones en un 1%.

La Balanza Comercial de automóviles se está viendo afectada por un menor dinamismo en las exportaciones y un fuerte incremento en las importaciones. La unión de ambas circunstancias, está provocando un importante deterioro de la balanza comercial sectorial que en 2006 arrojó un saldo de 281 millones de euros, frente a los 855 del ejercicio precedente, lo que supone un descenso del 67%.

El menor dinamismo de las exportaciones se debe fundamentalmente a la evolución de los mercados europeos y al incremento en la cuota de mercado que están experimentando las marcas asiáticas, así como a un efecto desviación de comercio del mercado alemán hacia sus socios comerciales fronterizos.

Por otro lado, las importaciones se han visto impulsadas por el dinamismo de la demanda interna en nuestra economía y el creciente peso en el mercado español de modelos más potentes, espaciosos y seguros que no se fabrican en las plantas españolas, lo que supone un incremento constante de los vehículos importados sobre el total de los matriculados.

Las matriculaciones de vehículos en el ejercicio 2006 han ascendido a 1.953.153 unidades. Por segmentos, el de automóviles pequeños y el de medio-bajos, suponen el 57,1% del total de los automóviles matriculados. No obstante, la demanda de vehículos se está orientando, cada vez más, hacia modelos más espaciosos y seguros; destacable es el incremento en el número de matriculaciones de monovolúmenes y todoterrenos, especialmente en este último caso, con un incremento del 12,6% con respecto a las cifras del ejercicio anterior.

La automoción según la Central de Balances del Banco de España

La Central de Balances del Banco de España (CBBE) en su monografía anual incluye información económico-financiera de empresas encuadradas en el sector de la automoción (2). La representación de estas empresas oscila, en el período comprendido entre 1995 y 2005, entre un máximo de 18 y un mínimo de 12, para los fabricantes de vehículos, y de 101 y 57, para la industria auxiliar (equipo y carrocería para vehículos). En base a los datos que ofrece la CBBE se ha realizado un breve análisis económico-financiero de las empresas encuadradas en el sector, del que pueden señalarse como notas más significativas las siguientes:

- La gran representatividad del inmovilizado en su estructura económica, ya que requieren de equipos productivos, que suponen importantes inversiones en activos fijos.
- Los gastos de personal representan un porcentaje bajo respecto al valor de la producción en los fabricantes de automóviles, siendo éste porcentaje superior en la industria auxiliar.
- El valor añadido sobre la cifra de producción es bajo en la fabricación de vehículos a motor, siendo

este indicador superior en el sector auxiliar. Estos datos ponen de manifiesto la interrelación sectorial que se da en la industria y el traslado hacia atrás de los elementos generados de mayor valor.

■ El elevado porcentaje que suponen los recursos propios sobre el total de sus fuentes de financiación, siendo algo menores en el caso de los fabricantes de vehículos que en la industria auxiliar, lo cual conduce a un mayor endeudamiento a corto plazo por parte de los fabricantes. Además, en el caso de estos últimos, cabe señalar la escasa importancia relativa de la financiación ajena a largo plazo.

■ La situación económica de los fabricantes se caracteriza por presentar márgenes de explotación y rentabilidades, tanto económicas como financieras, muy reducidas.

LA FISCALIDAD ACTUAL SOBRE LOS VEHÍCULOS EN EUROPA Y EN ESPAÑA

La fiscalidad sobre el automóvil en Europa

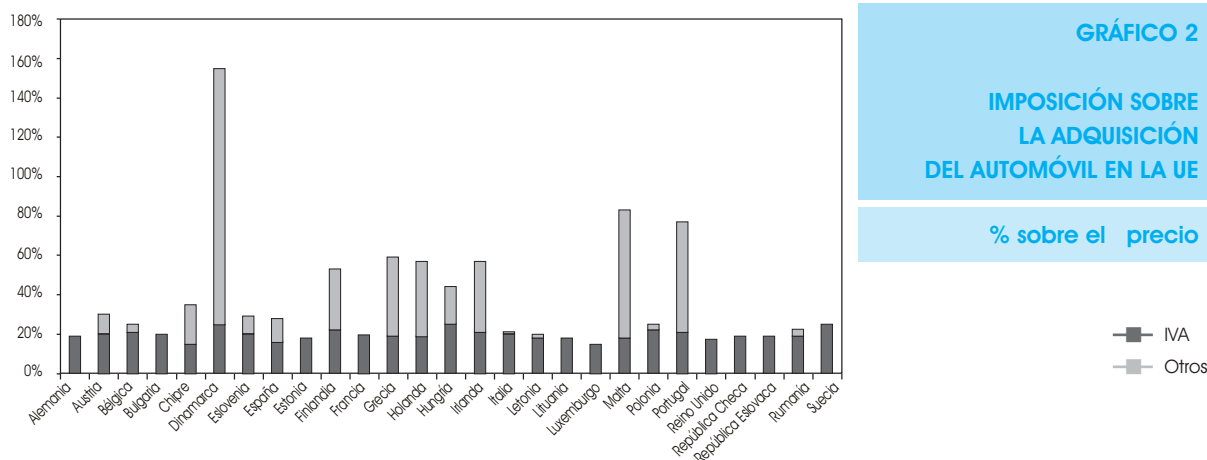
Podemos clasificar los impuestos que recaen sobre los turismos en tres grandes categorías:

- *Impuestos que gravan la adquisición*
- *Impuestos que gravan la posesión*
- *Impuestos que gravan el uso.*

Los impuestos sobre el automóvil se calculan atendiendo a una combinación de elementos tales como la cilindrada, la potencia en caballos fiscales, el precio del vehículo, la masa, el consumo de carburante o las emisiones de CO₂.

Dentro de la UE, el hecho más destacable es que tanto la estructura tributaria como la presión fiscal sobre los turismos varía sustancialmente entre Estados miembros, creando, como resultado, una serie de distorsiones que impiden el adecuado funcionamiento del mercado interior. Debido a estas ineficiencias surge la idea, ya en 2002, de armonizar el sistema impositivo sobre los vehículos automóviles en todo el territorio de la UE.

El impuesto de matriculación (IM) no existe en todos los estados miembros, y en aquellos que sí lo tienen (3), tanto las bases imponibles como los tipos impositivos, son muy dispares. El impuesto puede ser proporcional al precio de adquisición del vehículo, cilindrada, consumo de combustible, emisiones de CO₂, etc., o a una combinación de estos elementos.



Por lo que se refiere a los tipos, éstos pueden variar entre el 0 y el 180%.

El coste fiscal de la compra de un vehículo puede presentar notables diferencias entre los Estados miembros situándose, según el país, entre el 15% y el 155%. España, con un 28%, se encuentra en una posición intermedia, pero alta con respecto a los principales fabricantes europeos (Alemania, Francia y Reino Unido) que no tienen impuesto de matriculación. Respecto de otros fabricantes de automóviles, España tiene, así, un sobrecoste fiscal asociado a la compra de un automóvil que se sitúa entre el 5% y el 10% del precio del vehículo (gráfico 2).

Como ocurre con el impuesto de matriculación, el de circulación tampoco se aplica en todos los Estados miembros, y en aquellos en que se aplica las diferencias son notables.

El impuesto sobre hidrocarburos está armonizado a nivel europeo, con la salvedad de los aspectos tarifarios fijando la UE, únicamente, el tipo mínimo a aplicar. Como consecuencia se produce una gran disparidad entre los tipos impositivos aplicados por los distintos Estados miembros. Como, además, para determinados países existen períodos transitorios de adaptación a la normativa comunitaria, existen incluso países que aplican tipos impositivos inferiores al mínimo.

El términos generales, todos los países, a excepción del Reino Unido, gravan en mayor medida al gasóleo que a la gasolina sin plomo. Por lo que respecta a España, podemos decir que los tipos impositivos aplicados, tanto a la gasolina como al gasóleo, se sitúan en una posición media-baja, especialmente para el gasóleo, cuyo tipo impositivo es inferior al mínimo comunitario (gráfico 3).

La fiscalidad sobre el automóvil en España

A lo largo de su ciclo de vida los automóviles están sometidos a una fuerte imposición.

En el momento de su *compra*, se debe pagar el Impuesto de matriculación (vehículos nuevos) o el Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados (vehículos usados), el IVA, y otras tasas y costes indirectos.

La *posesión* del vehículo, por su parte, está gravada por el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica o Impuesto de circulación, por el Impuesto sobre las Primas de Seguros, y por el Impuesto sobre el Patrimonio.

También está gravada su *utilización*, ya que el automovilista paga los Impuestos sobre los Hidrocarburos, en los que existe IVA. Además se paga, desde el año 2002, el Impuesto sobre Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos (impuesto para financiar el gasto sanitario en las CC.AA.), así como el IVA sobre los recambios y reparaciones realizadas en los vehículos.

Además, existen otros tributos, tasas y cargas, que pueden incidir sobre los vehículos. Entre ellos, podemos citar: los gravámenes arancelarios a los vehículos importados, la ITV y los peajes.

Los automóviles son una de las principales fuentes de financiación de las administraciones públicas en España. En el ejercicio 2006 el Estado recaudó 25.545,8 millones de euros en concepto de impuestos sobre la adquisición y el uso de vehículos, lo que supone el 14,24% sobre los ingresos tributarios totales. Los impuestos sobre la adquisición de vehículos supusieron un ingreso para

las arcas públicas de 5.653,6 millones de euros, de los que 4.015,3 millones correspondieron al IVA y 1.638,3 millones al Impuesto de Matriculación, competencia de las CC.AA. Por el Impuesto de Circulación la Administración local recaudó 2.265,7 millones de euros. Además, se recaudaron por los gravámenes sobre el consumo de carburantes 17.116 millones de euros, de los que 4.842,9 millones correspondieron al IVA y 12.273,1 al Impuesto Especial sobre Hidrocarburos (gráfico 3).

FUTURA FISCALIDAD SOBRE EL AUTOMÓVIL: PROPUESTA DE DIRECTIVA DE LA C. EUROPEA

La Comisión Europea se halla en plena fase de aplicación de la estrategia comunitaria para reducir las emisiones de dióxido de carbono de los turismos y aumentar el ahorro de combustible.

Esta estrategia está basada en los tres pilares propuestos por la Comisión en 1995 y aprobados posteriormente por el Consejo y el Parlamento Europeo, y que son:

Los compromisos voluntarios adquiridos por la industria automovilística. Las industrias del sector en Europa, Japón y Corea han asumido una serie de compromisos orientados a aumentar el ahorro de combustible y a lograr una disminución del nivel de emisiones de CO₂, para conseguir la meta de 140 g de CO₂/Km en 2008/2009, y de 120 g de CO₂/Km para 2012.

Información al consumidor. El RD 837/2002 incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva sobre

etiquetado energético. Dicha Directiva exige la colocación en todos los vehículos nuevos de una etiqueta sobre consumo de combustible y emisiones de CO₂, la colocación de carteles en los concesionarios, la publicación de orientaciones nacionales y la inclusión de información sobre consumo de combustible en los vehículos nuevos.

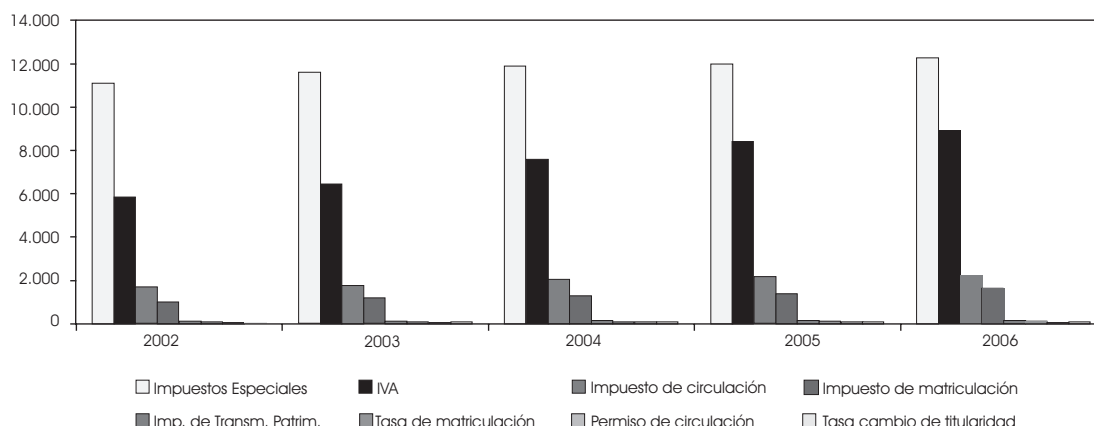
Fomentar fiscalmente los vehículos de bajo consumo. Los impuestos, tercer pilar de la estrategia, pueden ser un medio importante para lograr los objetivos medioambientales, pero su grado de aplicación ha sido mínimo hasta el momento, tanto a nivel europeo, como nacional.

El 5 de julio de 2005, la Comisión presentó una propuesta de Directiva, que aún está siendo estudiada en el Consejo y en el Parlamento, y que en caso de ser aprobada, supondrá una reestructuración de los sistemas impositivos aplicables a los automóviles de turismo en los Estados miembros. Con esta Directiva, la Comisión se propone eliminar los obstáculos fiscales que impiden el adecuado funcionamiento del mercado interior, y también, fomentar la sostenibilidad, haciendo mayor hincapié en los objetivos medioambientales adquiridos en el Protocolo de Kioto, y cuyo fin principal consiste en la reducción de las emisiones de CO₂.

Con respecto a este último objetivo, debe tenerse en cuenta que los automóviles son una importante fuente de emisiones de CO₂. Según datos de la Comisión, el sector transporte (aéreo, marítimo y terrestre) genera el 28% del total de las emisiones de CO₂ en la UE; el transporte por carretera genera el 84% de ese 28% y, a su vez, el automóvil genera en torno a la mi-

GRÁFICO 3
INGRESOS FISCALES POR FIGURAS IMPOSITIVAS Y EJERCICIOS

Millones de euros



FUENTE: ANFAC

tad de las emisiones del transporte por carretera. Es decir, en la UE se estima que el automóvil genera el 12% del total de las emisiones de CO₂.

Estos datos son aplicables a escala comunitaria. A nivel nacional, un estudio realizado por encargo del Gobierno británico calcula que el sector del transporte genera el 14% del total de las emisiones, y el automóvil un 7%.

En el período 1999-2004, la UE ha reducido sus emisiones globales de gases de efecto invernadero aproximadamente en un 5%; sin embargo, en dicho período, las emisiones de CO₂ procedentes del transporte por carretera han aumentado un 26%. Esta situación se debe a que los avances en la tecnología de los vehículos, especialmente en lo referente a la eficiencia del combustible, que suponen una disminución en las emisiones de CO₂, no han sido suficientes para neutralizar el efecto derivado del aumento del tráfico y del número de automóviles.

La propuesta de Directiva introduce tres **medidas** fundamentales:

1ª. Eliminación del impuesto de matriculación (IM).

El borrador de Directiva propone suprimir de forma gradual el impuesto de matriculación de los vehículos (período transitorio de cinco a diez años). Este período transitorio se establece, por un lado, para evitar una excesiva carga impositiva a los ciudadanos que hayan adquirido un automóvil y pagado el correspondiente impuesto de matriculación y que, además, deberían abonar impuestos de circulación más elevados; y por otro, para permitir a los Estados miembros en que sea de aplicación dicho impuesto introducir los cambios estructurales que sean necesarios en sus sistemas impositivos.

2ª. Reembolso del impuesto de matriculación durante el período transitorio hasta su eliminación. Dos son los objetivos que persigue esta medida: en primer lugar, evitar la doble imposición sobre automóviles que se matriculen en un Estado miembro y posteriormente sean exportados o trasladados de forma permanente a otro Estado miembro; en segundo lugar, hacer más equitativo este impuesto, adaptándolo al uso que del automóvil se haga en cada Estado miembro.

3ª. Reestructuración de la base imponible de los impuestos de matriculación y circulación, a fin de vincularla íntegra, o parcialmente, a las emisiones de CO₂. La Propuesta sugiere que se reestructure la base imponible de los impuestos de matriculación y circulación mediante la introducción de un elemento directamente ligado a las emisiones de CO₂, para establecer así una diferenciación impositiva basada en el número de gramos de CO₂ emitidos por kilómetro por un determinado automóvil.

En su propuesta la Comisión establece, con objeto de evitar una fragmentación del mercado, que a finales del ejercicio 2008, al menos, el 25% de los ingresos que se obtengan de los impuestos de matriculación y de circulación, provengan del componente CO₂, elevándose dicho porcentaje hasta el 50% para el ejercicio 2010.

La propuesta de Directiva no supone, por tanto, una armonización de los tipos impositivos ni obliga a los Estados miembros a introducir nuevos impuestos, si no que solamente apunta a una reestructuración de los impuestos relacionados con los automóviles. Los Estados miembros tendrán libertad a la hora de decidir los pasos a dar, antes de 2016, para la supresión del impuesto de matriculación; para incorporar el elemento CO₂ en la base imponible del impuesto de circulación y de matriculación; y sobre la posible introducción en la base imponible de elementos relacionados con otras emisiones.

Según establece la propuesta, la pérdida de ingresos provocada por la eliminación del impuesto de matriculación puede ser compensada con un incremento paralelo de los ingresos procedentes de los impuestos anuales de circulación y, si fuera necesario, de otras medidas fiscales establecidas en la Directiva 2003/96/CE del Consejo, de tal modo que la presión fiscal global no varíe.

A nivel nacional, algunos Estados miembros han adoptado medidas fiscales para estimular a los consumidores a elegir aquellos vehículos más eficientes energéticamente, pero no se ha producido una adaptación generalizada de las políticas de imposición de los vehículos en toda la UE, que contribuya a la reducción de las emisiones de CO₂.

ALTERNATIVAS PARA ADAPTAR LA FISCALIDAD ESPAÑOLA SOBRE EL AUTOMÓVIL A LA FUTURA DIRECTIVA

El estudio se ha efectuado teniendo en cuenta los requisitos establecidos en la Propuesta de Directiva, basándolo en la eficiencia energética y buscando la neutralidad desde el punto de vista de la recaudación. De entrar en vigor la Directiva habría de reestructurarse la base imponible de los impuestos de matriculación (hasta su desaparición) y del de circulación vinculándolos, íntegra o parcialmente, a las emisiones de CO₂.

Los cambios normativos propuestos por la Comisión no deben suponer, a nivel nacional, variaciones en la recaudación de los impuestos sobre el automóvil, ya que la pérdida de ingresos provocada por la eliminación gradual del impuesto de matriculación puede compensarse con un aumento gradual y paralelo de los ingresos procedentes del impuesto de circulación, y si fuere necesario mediante la adopción de otras medidas fiscales.

Es decir, la reforma no tiene porqué suponer una disminución de la recaudación para las arcas públicas, ni un incremento de la ya elevada presión fiscal que soporta el automóvil. El objetivo perseguido, no es recaudar más, sino basar la imposición sobre los automóviles en criterios medioambientales, de forma que pague más quien más contamina.

En línea con estas matizaciones, a continuación se detallan alguna de las medidas que habrían de adoptarse en España para adecuar su fiscalidad a la Propuesta de Directiva:

Reestructuración de la base imponible (hasta su desaparición) y eliminación del impuesto de matriculación: Según establece el proyecto de Directiva en el ejercicio 2016 los Estados miembros no podrán mantener en vigor ningún impuesto de matriculación. Por ello para dicha fecha y en caso de aprobarse la citada propuesta de Directiva España deberá eliminar el impuesto de matriculación.

Hasta el 31 de diciembre de 2015, si aún existe el impuesto de matriculación, la diferenciación impositiva estará basada en el número de gramos de dióxido de carbono emitidos por kilómetro por un determinado automóvil.

Incremento gradual y reestructuración del impuesto de circulación. Para compensar la pérdida de recaudación derivada de la eliminación del impuesto de matriculación será necesario un incremento progresivo y paralelo del impuesto de circulación.

Los parámetros establecidos en la Propuesta de Directiva de la Comisión sobre la reestructuración de la base imponible del impuesto de circulación admiten diferentes posibilidades a la hora de afrontar dicha reforma. Según la citada propuesta, la base imponible del impuesto de circulación puede quedar íntegra o parcialmente vinculada a las emisiones de CO₂, siempre y cuando se cumpla la siguiente condición: que los ingresos provenientes del elemento CO₂ sean como mínimo el 50% de la recaudación del impuesto de matriculación (si aún no ha sido eliminado) y de circulación, en el ejercicio 2010. Luego la base imponible puede quedar conformada únicamente por el elemento CO₂, o por el elemento CO₂ y por otros elementos tales como: las emisiones de otros gases contaminantes; el peso de los automóviles; la potencia del motor (actual impuesto de circulación), etcétera.

La propuesta que se considera más factible es la última; es decir, que la estructura del nuevo impuesto de circulación se base en la potencia y en las emisiones de CO₂. De esta manera se conseguiría penalizar a los vehículos que generasen más emisiones y se facilitaría la redistribución entre Ayuntamientos y CC.AA. de los ingresos procedentes del impuesto,

siendo éste uno de los principales escollos que habrá de superar la reforma.

No obstante, cualquiera de las anteriores que sea la alternativa escogida, al dar un carácter más ecológico a la fiscalidad sobre el automóvil, es de suponer que incentive la compra de vehículos más eficientes en cuanto a emisiones de CO₂. En la actualidad, y pese a la introducción en el mercado de gran variedad de vehículos con niveles de emisión inferiores a los 120 g de CO₂ por Km, la demanda de éstos no se ha incrementado, sino que ha experimentado un estancamiento o incluso una reducción. Hasta el momento las emisiones de CO₂ no han sido una de las principales motivaciones que hayan influido a los consumidores en la compra de un vehículo; prevaleciendo los criterios de la seguridad, el tamaño y el confort.

Como todos los automóviles emiten CO₂ en mayor o menor medida, sería conveniente establecer un mínimo exento, a fin de evitar una excesiva tributación a los automovilistas, y aplicar sobre el exceso una tarifa progresiva y estructurada por tramos de emisión, de tal forma que el tipo a aplicar sea más elevado conforme aumentan las emisiones.

El nivel del mínimo exento también admite diversas posibilidades, entre ellas: el nivel de emisiones mínimo que la UE ha fijado para la industria automovilística para el año 2012 (120 gramos de CO₂ por kilómetro), el nivel de emisiones del modelo menos contaminante (4) (90 gramos de CO₂ por Km.), etcétera.

Teniendo en cuenta las medidas anteriores y sin perder de vista el objetivo de neutralidad presupuestaria, se ha realizado una simulación del impacto que tendría sobre los distintos modelos de turismo la adopción de las siguientes medidas: eliminación del impuesto de matriculación y reestructuración del impuesto de circulación. Para ello, se compararon dos escenarios distintos: el primero, sobre la base de la fiscalidad actual (impuesto de matriculación e impuesto de circulación), y el segundo, basado en las propuestas realizadas (impuesto de circulación vinculado a la potencia y a las emisiones de CO₂ y supresión del impuesto de matriculación).

Para llevar a cabo dicha simulación se procedió en primer lugar al cálculo de los impuestos de matriculación y de circulación a pagar en la actualidad por los distintos modelos de automóviles. Para ello se tomaron los precios franco fábrica y los gastos de transporte para las distintas versiones de los 276 modelos de turismos (1.556.471 unidades según ANFAC) vendidos en España, en el ejercicio 2006.

Partiendo de estos datos y teniendo en cuenta la cilindrada y la versión (diesel o gasolina) se calculó el

impuesto de matriculación a pagar por cada modelo. A continuación, y partiendo de los caballos fiscales de cada una de las versiones de los distintos modelos a los que se aplicó la cuota estatal incrementada por el coeficiente medio aplicado por los Ayuntamientos, se obtuvo el impuesto de circulación para cada modelo.

Posteriormente y a efectos de poder calcular el nuevo impuesto de circulación que debía soportar cada modelo, fue necesario buscar el nivel de emisiones de CO₂ de cada uno de estos. Los datos se obtuvieron de los listados de eficiencia energética elaborados por el IDAE.

Finalmente, se calculó la estructura tarifaria a aplicar a cada nivel de emisiones que hiciese que la carga fiscal global que soporta el automóvil a lo largo de su vida permaneciese constante. Para ello se supuso que la vida media del automóvil es de 10 años y que la estructura del nuevo impuesto de circulación al que llamaremos (IC*) será:

$$IC^* = IC + g [(X_1 - X_2) CO_2] \text{ siendo } (X_1 - X_2) \geq 0$$

Donde:

IC: será el actual impuesto de circulación (cuota a pagar en función del número de caballos fiscales que posea el automóvil)

X₁: nivel de emisiones de CO₂ de cada modelo (5)

X₂: nivel de emisiones de CO₂ exento

g: el tipo impositivo a aplicar para cada nivel de emisiones

Si partimos del objetivo de neutralidad en la carga fiscal global que soportan los automóviles a lo largo de 10 años, lo que éstos pagan por el nuevo impuesto de circulación en dicho período ha de ser igual a lo pagado por el impuesto de matriculación más lo pagado a lo largo de los 10 años por el impuesto de circulación, es decir;

$$\sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^{10} IC_{i,j}^* = \sum_{i=1}^n IM_i + \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^{10} IC_{i,j}$$

Donde:

i: número de vehículos

j: número de años

Como IC, IM, X₁, X₂ son datos conocidos, la única incógnita de la ecuación será g, despejando obtendremos las distintas combinaciones de valores que cumplen la ecuación.

CUADRO 2
POSIBLE ESTRUCTURA TARIFARIA

Nivel de emisión	Bl:gr. de CO ₂ /Km	Tg € gr
0-90	0	0
91-150	1-60	1,5
151-190	61-100	2,25
191-240	101-150	3
241-290	151-200	4
+290	+200	5

FUENTE: Elaboración propia

Una posible estructura tarifaria que mantendría la neutralidad de la carga fiscal global de los vehículos es la incluida en el cuadro 2.

Además de ésta, existen otras posibles combinaciones que también cumplirían con dicho objetivo; no obstante, esta estructura se considera la más adecuada ya que se ha diseñado de forma que sea levemente progresiva, especialmente en los dos primeros tramos, beneficiando así a los automóviles más eficientes energéticamente, para así contribuir al cumplimiento de los objetivos de emisiones de CO₂ fijados por la Unión Europea y ratificados por España.

No obstante, la opción señalada (base imponible vinculada a la potencia y al elemento CO₂ con mínimo exento de 90 (6) gramos de CO₂ por kilómetro) no ha sido la única opción tenida en cuenta, si no que también se ha trabajado sobre otras alternativas, cuyos resultados aparecen recogidos en el trabajo, como la de establecer el mínimo exento en 120 (7) ó en 70 (8) gramos de CO₂ por kilómetro, o la de vincular íntegramente la base imponible a las emisiones de CO₂, de tal forma que la estructura del nuevo impuesto quedase configurada de la siguiente forma: IC* = g [(X₁ - X₂) CO₂] siendo (X₁ - X₂) ≥ 0 y donde:

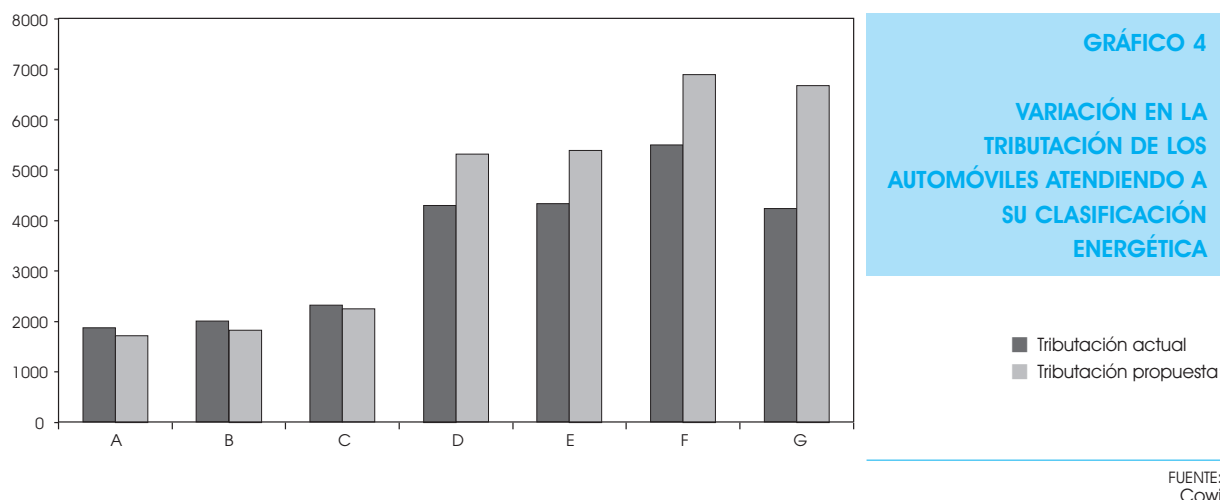
X₁: nivel de emisiones de CO₂ de cada modelo

X₂: nivel de emisiones de CO₂ exento

g: el tipo impositivo a aplicar para cada nivel de emisiones

De adoptarse estas medidas, los vehículos más beneficiados serían los más eficientes energéticamente (clasificación A,B y C), y por consiguiente, los que emitan menos CO₂. Estos vehículos pertenecen fundamentalmente, aunque no siempre, a los segmentos pequeños, berlina y monovolumen media (Gráfico 4).

Un estudio efectuado por COWI (9) pone de manifiesto que introducir el elemento CO₂ en la base im-



ponible de los impuestos existentes (impuesto de matriculación e impuesto de circulación) traería consigo una reducción considerable de las emisiones medias de CO₂.

Raquel Martínez López

NOTAS

- (1) CNAE (34, 35.4, 35.5).
- (2) Epígrafes 341, 342 y 343 de la CNAE/93 Rev.1 :Fabricación de vehículos a motor, Fabricación de carrocerías para vehículos de motor, de remolques y de semirremolques y Fabricación de partes, piezas y accesorios no eléctricos para vehículos de motor y sus motores, respectivamente)
- (3) Con IM: BE, DA, ES EL, IT, IR, NL, AU,PT,FI,HU,LV,MT,SL,C,PL,RO sin IM: LUX,DE,SE,UK,FR,SK,CR,ET,LT,BG.

- (4) Según los listados de eficiencia energética elaborados por el IDAE (8ª edición, octubre 2006) los dos modelos de automóviles menos contaminantes excluyendo los de bioetanol tienen unos niveles de emisión de 88 y 90 gramos de CO₂ por Kilómetro, respectivamente. Por simplicidad a efectos de cálculo, y al ser tan pequeña la diferencia tomaremos como mínimo exento 90 gr. de CO₂ por Km.
- (5) El nivel de emisiones de cada modelo se ha obtenido de la «Guía de Vehículos Turismo de venta en España, con indicación de consumos y emisiones de CO₂». Octubre 2006 (8ª Edición)
- (6) EL nivel de emisiones de los dos modelos de automóviles menos contaminantes excluyendo los de bioetanol son de 88 y 90 gramos de CO₂ por Kilómetro, respectivamente. Por simplicidad a efectos de cálculo, y al ser tan pequeña la diferencia tomaremos como mínimo exento 90 gr. de CO₂ por Km.
- (7) Nivel de emisiones mínimos fijados por la UE para 2012
- (8) Nivel de emisiones del coche menos contaminante incluyendo los de bioetanol
- (9) Estudio elaborado por la consultora danesa COWI, en 2001, sobre medidas fiscales dirigidas a reducir las emisiones de CO₂ de los automóviles turismos nuevos.

