



**PARLAMENT DE CATALUNYA**  
**PONÈNCIA SOBRE CANVI CLIMÀTIC**  
**Compareixença del Sr. Miquel Nadal**  
**(Director de la Fundació RACC)**

04 de octubre 2016

I. Introducció

El RACC valora positivament la proposta de la Generalitat de Catalunya en la que, fent ús de la seva competència en matèries relacionades amb el Canvi Climàtic, aposta per un model de mobilitat més sostenible mitjançant la promoció de tecnologies més eficients.

El canvi climàtic és, sens dubte, una de les grans amenaces dels temps actuals i cal fer-li front de forma decidida. La mobilitat, i particularment el transport per carretera, és una font important (però no la única, ni la majoritaria) de les emissions totals de CO<sub>2</sub> a l'atmosfera. En concret, s'estima que l'any 2014 les emissions de CO<sub>2</sub> provinents de vehicles privats (turismes) van representar prop d'un 12% de les emissions totals a Catalunya; el transport comercial per carretera (lleuger i pesat) produeix també a un 12% del total de les emissions de CO<sub>2</sub>.

Emissions totals de CO<sub>2</sub> per sectors i subsectors a Catalunya. 2014

Sectors		Milers ton CO <sub>2</sub>	%		
Processament de l'energia	Sector Energètic	5.055	11,6%		
	Indústries manufactureres i construcció	7.352	16,8%		
	Transport	Aviació	468	1,1%	
		Marítim	351	0,8%	
		Carretera	Vehicle particular	5.510	12,6%
			Vehicle comercial lleuger	1.525	3,5%
			Vehicle comercial pesat	3.637	8,3%
			Motocicletes	81	0,2%
	Altres transports	117	0,3%		
Altres sectors	5.309	12,2%			
Processos industrials (no energètics)		7.231	16,6%		
Agricultura		4.145	9,5%		
Tractament i eliminació de residus		2.910	6,7%		
<b>Total</b>		<b>43.691</b>	<b>100,0%</b>		

Tot i que el text de l'avantprojecte de Llei inclou una menció a l'objectiu d'augmentar la sostenibilitat mitjançant la "incentivació i la complicitat enlloc del control i la obligació", la única mesura que es contempla en l'àmbit de la mobilitat és la creació d'un nou impost, de caràcter anual, sobre els turismes (M1) i les furgonetes (N1). I a més, com s'explica seguidament, aquest és un impost que amb prou feines tindrà cap impacte sobre les emissions de CO<sub>2</sub> del transport.

## II. El nou impost sobre el CO<sub>2</sub>

El RACC comparteix els objectius que l'impost diu perseguir -reduir les emissions de CO<sub>2</sub>-, però creu que la seva concreció és molt errada. Tal com està dissenyat l'impost, no servirà per reduir les emissions de CO<sub>2</sub> doncs l'import que ha de pagar el contribuent no depèn dels kilòmetres que recorri i per tant de les emissions efectives de CO<sub>2</sub> que generi, sinó, únicament, de les emissions que constin a la fitxa tècnica del seu vehicle.

És a dir, l'impost es paga sí o sí, i paga el mateix un vehicle que faci molts kilòmetres –i per tant emeti molt CO<sub>2</sub>- que un vehicle que estigui tot un any parat i per tant no contamina. L'impost no respon així al principi de "qui contamina paga", que és el que ha de guiar la fiscalitat mediambiental i el que recomana la Unió Europea.

D'altra banda, difícilment un impost tant petit incidirà sobre la renovació efectiva del parc circulant. Si el que es vol és renovar la flota, el que calen són incentius, no nous impostos. És simptomàtic, en aquest sentit, que la nova Llei no incorpori una estimació de les tones de CO<sub>2</sub> que s'estalviaran amb el nou impost. Potser perquè es tracta d'una quantitat molt i molt petita?

Per tant, el RACC considera que tal i com està dissenyat –i sense cap mesura que el complementi- l'impost de CO<sub>2</sub> que es proposa en la Llei de Canvi Climàtic no reduirà les emissions efectives de CO<sub>2</sub> i per tant no hauria de tirar endavant en el tràmit parlamentari.

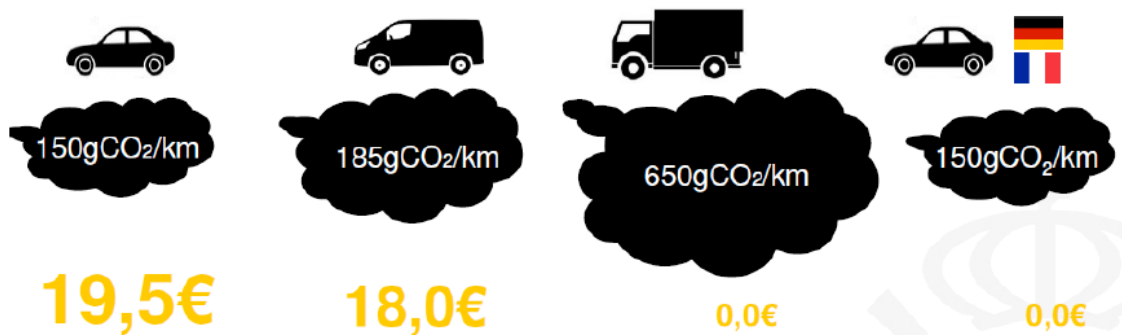
Més enllà d'aquest argument principal, el RACC considera que l'impost sobre el CO<sub>2</sub> presenta carències addicionals importants:

### a) És un impost amb contradiccions

L'impost és contradictori amb els principis que defensa, ja que grava els turismes i les furgonetes, però no inclou els vehicles pesants (camions), que són els vehicles amb les emissions de CO<sub>2</sub> més elevades de tot el parc. Així, per exemple, mentre un turisme d'alta gamma, amb unes emissions nominals de d'aproximadament 150gr de CO<sub>2</sub> per Km, pot pagar 19,5€ anuals, un camió,

amb unes emissions nominals 4 vegades més grans, no haurà de pagar aquesta taxa.

## COMPARATIVA ENTRE TIPOLOGIA DE VEHICLES



A més, en tractar-se, com ja s'ha dit, d'un impost sobre la possessió i no sobre l'ús del vehicle, l'impost deixa exempts els vehicles que estan de pas per Catalunya, que poden arribar a representar aproximadament un 15% de les emissions totals de CO<sub>2</sub> generades pel trànsit a Catalunya en un any.

### b) Ja hi ha altres impostos que graven les emissions de CO<sub>2</sub>

Cal recordar que ja hi ha altees figures impositives que graven les emissions de CO<sub>2</sub> (tant les nominals, com les efectives):

- **L'impost de matriculació** grava el mateix fet imposable (les emissions nominals de CO<sub>2</sub>) en la compra del vehicle

Emissions CO <sub>2</sub>	< 120g/km	120 - 160g/km	160- 200g/km	> 200g/km
% sobre el preu base vehicle	0%	4,75%	9,75%	14,75%

- **L'impost d'hidrocarburs**, la generalitat grava amb un suplement de 4,8 cèntims per litre de carburant comprat a Catalunya, i per tant les emissions de CO<sub>2</sub> que genera. Això suposa una recaptació actualment d'uns **215 milions d'euros/any**.

Aquest suplement autonòmic és addicional als aproximadament 40 cèntims per litre de carburant que paguen tots els conductors espanyols per normativa estatal. Per aquest concepte els catalans paguem 1950 milions d'euros/any, aproximadament.

### III. Una proposta alternativa

Una alternativa interessant i que sí que seria coherent amb els objectius que persegueix la Llei, seria contemplar l'afectació de part dels recursos que el nou impost pugui generar per finançar un programa de compra de vehicles nets a Catalunya. Aquest programa tindria com a mínim un triple efecte positiu:

- 1- Representaria un incentiu important al canvi de vehicles bruts per vehicles nets, contribuint així a reduir efectivament les emissions de CO<sub>2</sub>. I aquesta reducció sí seria mesurable.
- 2- Serviria també d'incentiu als fabricants perquè complementessin l'ajut de l'Administració amb un ajut -probablement equivalent-, tal com ha succeït amb el *Plan Pive* implementat pel Ministeri d'Indústria aquests últims anys.
- 3- S'alinearia amb l'objectiu declarat de la Llei d'augmentar la sostenibilitat mitjançant la "incentivació i la complicitat enlloc del control i l'obligació". Aquest punt és especialment important, donada l'elevada carrega fiscal que ja suporten els automobilistes, com es pot observar a la següent taula:

Pagament anual de cada vehicle. 2014

Per tots els conceptes	En concepte d'impostos específics
1.307,3	705,6

\*Dades en milions d'euros

Les dades globals dels ingressos a Catalunya de la mobilitat motoritzada reflecteixen que actualment la recaptació és prou elevada com per poder destinar el nou impost a incentivar el pas al vehicle eficient.

Ingressos procedents de la mobilitat a motor en Catalunya. 2014

<b>IVA</b>	
IVA compra vehicles	446,00
IVA consum combustibles	1.057,45
<b>Impostos específics</b>	
Impost especial hidrocarburs	2.157,20
Impost matriculació	55,43
Impost circulació	398,23
<b>Peatges</b>	
Peatges catalans	722,60
<b>Total</b>	<b>4.836,91</b>

\*Dades en milions d'euros



Per tal que aquest programa fos veritablement efectiu caldria que tingués un abast mínim i que contemplés una sèrie de condicions per maximitzar el seu impacte.

A tall d'exemple es considera que si es dediquessin 10 milions d'euros anuals durant 5 anys a un programa d'aquesta mena es podria propiciar la retirada d'uns 50 mil a 70 mil vehicles fortament contaminants i substituir-los per vehicles molt més eficients i nets. Sens dubte aquest podria ser un dels efectes més rellevants que podria tenir l'aplicació de la Llei de Canvi Climàtic els pròxims anys al nostre país.

Per tot això, el RACC demana que en el tràmit d'esmenes s'inclouï una menció al text de la Llei referida a la creació d'un Pla d'Ajuts per a la Compra de Vehicles Nets, que es financïaria amb una part (un 20% per exemple) de la recaptació que generi el nou impost. Aquest Pla s'hauria d'establir per un període mínim de 5 anys per tal que tingués una incidència real en la millora mediambiental del parc de vehicles.