

Propuestas RACC Por una conducción + verde

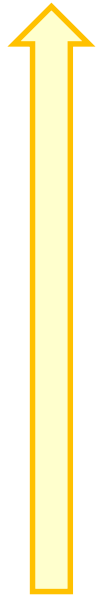
Presentación de propuestas a impulsar desde el Parlamento para ayudar a reducir el impacto de los vehículos en el medio ambiente

Madrid, 5 de junio de 2008

Por una conducción + verde

- Promover la movilidad sostenible es un objetivo clave para el RACC. Por ello ha lanzado la campaña “**Por una conducción + verde**”, que busca ayudar a los conductores a ser más ecológicos en sus hábitos de conducción.
- Sin embargo, no todo está en manos de la ciudadanía. El Parlamento tiene un papel clave en el impulso de medidas que ayuden a reducir el impacto de los vehículos en el medio ambiente.
- El **RACC** propone al Parlamento **6** cuestiones clave en este sentido.

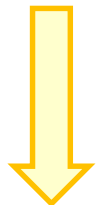
6 propuestas sobre 6 cuestiones clave



En el ámbito
de la imposición

1. Incentivar la renovación del parque automovilístico.
2. Inducir a la introducción de filtros de partículas en los vehículos diesel.
3. Modificar el impuesto de circulación a favor de los vehículos menos contaminantes.
4. A largo plazo, sustituir los impuestos de matriculación y circulación por gravámenes en los combustibles, teniendo debidamente en cuenta las cuestiones de equidad que este cambio puede suponer.

En el ámbito de
la regulación



5. Establecer planes de movilidad sostenible.
6. Introducir el aprendizaje de técnicas de ecodriving en los programas de formación de nuevos conductores de las autoescuelas.

1. Incentivar la renovación del parque automovilístico

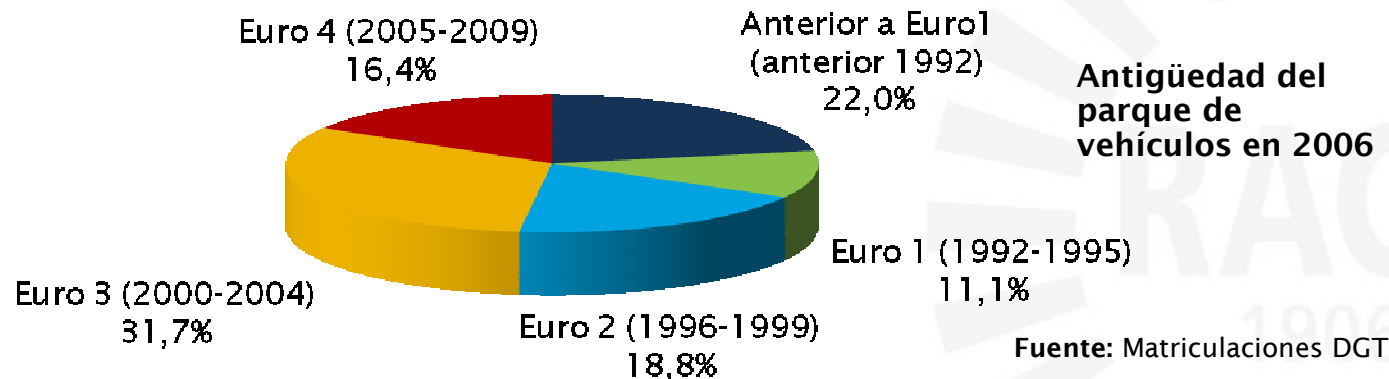
SITUACIÓN:

La edad de los vehículos incide sobre sus efectos contaminantes:

- Un coche nuevo emite un promedio de un **15%** menos de **CO₂** que un coche con **10 años**.
- Un coche nuevo emite un **70%** menos de partículas sólidas en suspensión, un **60%** menos de monóxidos de carbono y un **50%** menos de óxidos de nitrógeno que un coche con **10 años**.

En España, el parque de vehículos tiene una media de edad de cerca de **8,4 años**. Hay que tener en cuenta que casi un **50%** de los automóviles tiene una antigüedad de **10 años** o superior.

Con la retirada del Plan Prever a principios de **2008** se ha eliminado uno de los mayores incentivos para renovar el parque automovilístico y reducir de forma importante las emisiones contaminantes.



1. Incentivar la renovación del parque automovilístico

PROPUESTA

- **PROPUESTA RACC:**

Incentivar de nuevo la modernización del parque automovilístico mediante la aplicación de bonificaciones por la compra de un vehículo nuevo cuando se dé de baja uno antiguo, recuperando el Plan Prever.

Estas bonificaciones deberían diferenciarse en función del nivel de emisiones de los vehículos sustituidos. Para ello, habrá que tenerse en cuenta tanto la antigüedad de los mismos como su motorización (diesel o gasolina).

A modo de ejemplo, se presenta el cuadro adjunto.

Propuesta de bonificación por renovación del parque			
Turismos según carburante	Criterio	Bonificación propuesta	Bonificación Plan Prever 2006
Turismos gasóleo	+ de 10 años	750	480
	entre 6 y 10 años	600	
Turismos gasolina	+ de 10 años	750	721 o 480

Más información en www.fundacionracc.es

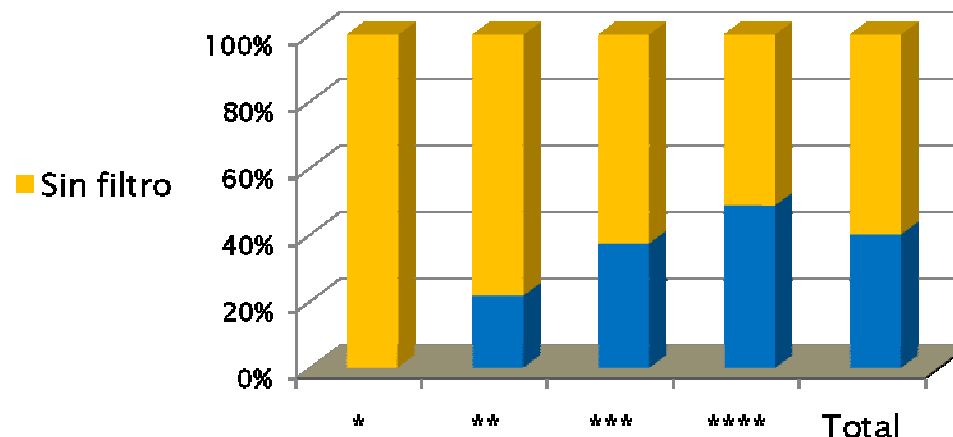
Fuente: Elaboración propia

2. Inducir a la introducción de los filtros de partículas en los vehículos diesel

■ SITUACIÓN:

Los vehículos con motor diesel y sin filtro de partículas son en gran parte responsables de la contaminación atmosférica local, que genera importantes problemas de salud. Según estimaciones de la Comisión Europea, estas emisiones podrían ser un factor concurrente en cerca de unas **360.000** muertes al año en la UE.

Durante **2007** el **71,2%** de los turismos matriculados tenían motor diesel. Se estima que aproximadamente un **60%** de estos vehículos no están equipados con filtros de partículas.



Disponibilidad del filtro de partículas en los vehículos diesel matriculados en España en 2007, según la clasificación EcoTest 2008

Fuente: Anfac y elaboración propia

2. Inducir a la introducción de los filtros de partículas en los vehículos diesel

PROPUESTA

- **PROPUESTA RACC:**

Establecer una bonificación para todos aquellos vehículos diesel que incorporen filtro de partículas, con una desgravación fiscal de **300 euros** en el impuesto de circulación para los automóviles nuevos de gasóleo cuya emisión de partículas **PM₁₀** sea inferior a **5 miligramos** por kilómetro, siguiendo así los criterios aconsejados por la Comisión Europea.

Esta deducción estaría limitada en el tiempo hasta el año **2010**, cuando está previsto que entre en vigor una normativa de la Unión Europea que obligará a incorporarlo.

Bonificaciones de este tipo ya se han introducido en países como Alemania, Francia, Austria y Holanda.

3. Modificar el impuesto de circulación a favor de los vehículos menos contaminantes

- **SITUACIÓN:**

El impuesto de circulación (en realidad, **Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica**), es un tributo municipal, de carácter anual, que grava la titularidad de los vehículos. La base imponible está constituida por los llamados caballos fiscales, que determinan la cuota a pagar.

En su regulación actual, contempla ya la posibilidad de que la cuota del impuesto tenga en cuenta criterios medioambientales, pudiendo los ayuntamientos establecer una bonificación de hasta un **75%** en función de la clase de carburante que consuma el vehículo o de las características de su motor.

A pesar de ello, esta bonificación es poco utilizada, seguramente porque el coste de su aplicación recae íntegramente en los ayuntamientos.

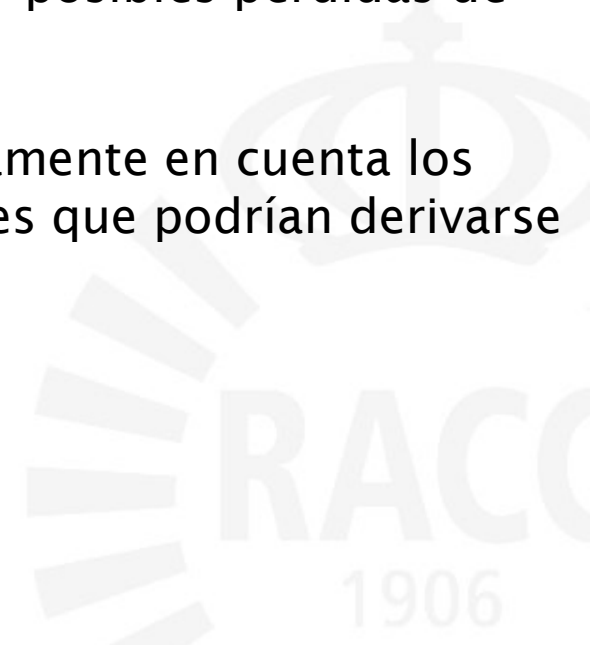
3. Modificar el impuesto de circulación a favor de los vehículos menos contaminantes

- **PROPUESTA RACC:**

Reestructurar a **corto plazo** la base imponible del impuesto de circulación, con el fin de vincularla íntegra o parcialmente a las emisiones de **CO₂** y otros contaminantes.

Ello debería ir acompañado de la puesta en marcha de medidas que compensasen a los ayuntamientos por posibles pérdidas de recaudación.

Esta reestructuración debería tener debidamente en cuenta los efectos de equidad entre los contribuyentes que podrían derivarse de su puesta en marcha.



4. A largo plazo, sustituir los impuestos de matriculación y circulación por gravámenes en los combustibles, teniendo debidamente en cuenta las cuestiones de equidad que este cambio puede suponer

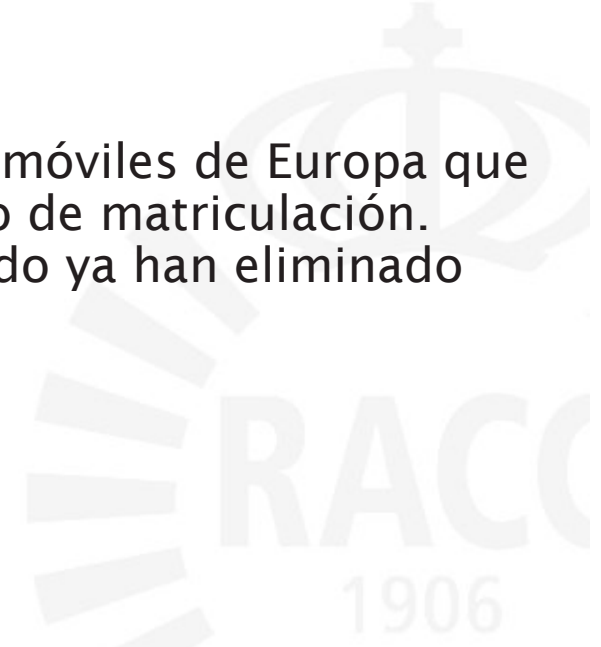
SITUACIÓN

■ **SITUACIÓN:**

Los impuestos de matriculación y circulación no gravan realmente el uso del vehículo, sino únicamente su potencial efecto de emisiones y su cilindrada. Son impuestos regresivos con el uso.

¿Qué sucede, por ejemplo, si un vehículo que potencialmente emite altas emisiones de **CO₂** o partículas contaminantes no se utiliza regularmente?

España es el único gran productor de automóviles de Europa que mantiene la figura impositiva del impuesto de matriculación. Otros como Alemania, Francia y Reino Unido ya han eliminado este tributo.



4. A largo plazo, sustituir los impuestos de matriculación y circulación por gravámenes en los combustibles, teniendo debidamente en cuenta las cuestiones de equidad que este cambio puede suponer

PROPUESTA

- **PROPUESTA RACC:**

A largo plazo, sería más razonable eliminar los impuestos de matriculación y circulación. Éstos se compensarían por mayores gravámenes de los combustibles, respetándose el principio de neutralidad recaudatoria. Esta reforma debería tender también hacia una igualación de la fiscalidad que grava el carburante diesel y gasolina.

De esta manera se distribuiría de una forma más eficiente y más justa desde un punto de vista medioambiental la carga impositiva que actualmente soportan los automovilistas, para lograr plenamente el cumplimiento del principio de que quien contamina, paga.

Los impuestos sobre los carburantes permiten además gravar a todos los vehículos que circulan por las carreteras. Esto es muy importante en un país como España, donde el turismo procedente del extranjero que llega por carretera tiene un gran peso específico.

También en este cambio habría que abordar debidamente las implicaciones de equidad derivadas de su aplicación.

5. Establecer planes de movilidad sostenible

- **SITUACIÓN:**

Estos planes evalúan la movilidad urbana y proponen mejoras para que ésta sea eficiente, segura y medioambientalmente sostenible (reducción de **CO₂**, gases contaminantes y contaminación acústica).

En España no existe hoy un marco legal claro que obligue a los municipios a realizar planes de movilidad sostenible. Sólo Cataluña dispone de una normativa para municipios de más de 50.000 habitantes.

- **PROPUESTA RACC:**

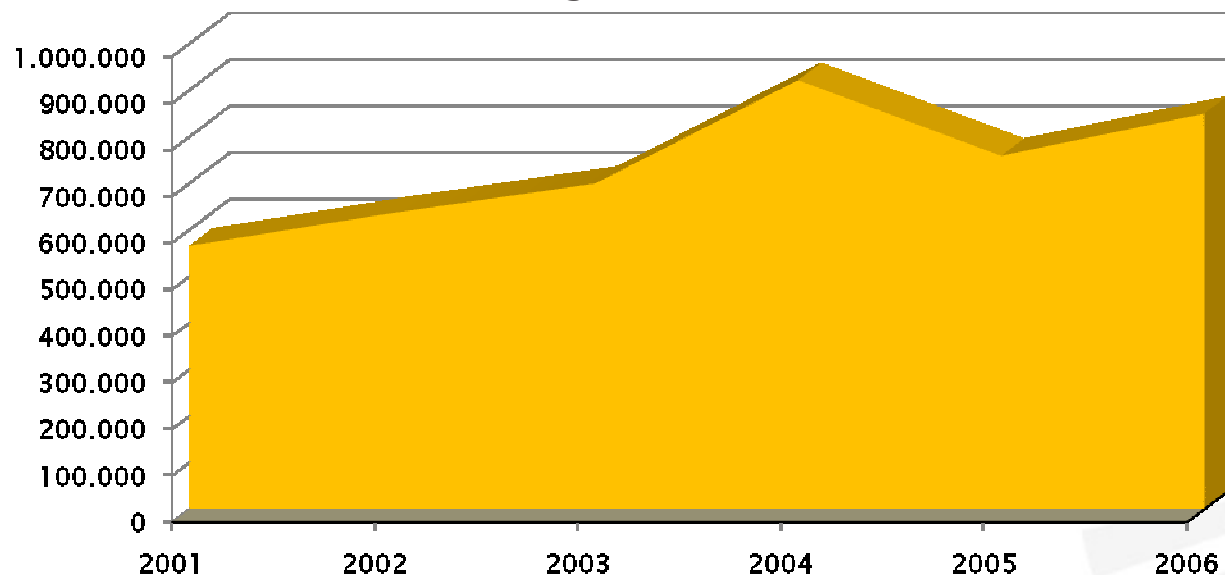
Impulsar los mecanismos que faciliten la realización de planes de movilidad sostenible en los principales municipios y áreas metropolitanas de todas las comunidades autónomas.

6. Introducir el aprendizaje de técnicas de ecodriving en los programas de formación de nuevos conductores

■ SITUACIÓN:

Entre 2001 y 2006 se ha formado a un promedio anual de **737.188** nuevos conductores en España.

Actualmente, en los programas curriculares de formación para obtener el permiso de conducir no se contempla el impartir sesiones de ecodriving.



Evolución del número de nuevos conductores en España, 2001-2006

Fuente: Matriculaciones DGT

6. Introducir el aprendizaje de técnicas de ecodriving en los programas de formación de nuevos conductores

PROPUESTA

- **PROPUESTA RACC:**

Que se impartan a los futuros nuevos conductores sesiones sobre conducción ecológica, como parte de los conocimientos básicos a adquirir para la obtención del permiso de conducir.

Un conductor con dichos conocimientos puede conseguir un ahorro de entre un **15** y un **20%** de carburante y disminuir en ese mismo porcentaje (o incluso más) las emisiones de **CO₂** y partículas contaminantes, con los beneficios que ello conlleva para luchar contra el cambio climático y mejorar la calidad atmosférica y la salud de los ciudadanos.

RACC
Automóvil Club

DUDAS Y CONSULTAS

Fundación RACC

www.fundacionracc.es

fundacio@racc.es

Telf. 93 495 50 00 ext. 5045

