

RACC

**La reforma de la fiscalidad el
automóvil en España:
una necesidad urgente para un sector
en la encrucijada**

22 de febrero de 2012



I. Introducción: ¿por qué la reforma ahora?

II. Situación de partida: 3 retos de fondo inexcusables

Reducir el impacto medioambiental del automóvil.

Mejorar la seguridad vial.

Apoyar a la industria a través de medidas que impulsen la demanda doméstica.

III. El envejecimiento del parque y sus consecuencias

IV. Opciones: medidas temporales vs medidas permanentes

V. Propuesta de reforma

VI. Conclusión

I. Introducción: ¿por qué la reforma ahora?



I. INTRODUCCIÓN

¿POR QUÉ LA REFORMA AHORA?

- 1. Porque es una de las pocas medidas estructurales que pueden ayudar a dinamizar la economía a corto plazo.**
- 2. Porque la fiscalidad es una palanca clave para reducir el impacto medioambiental y mejorar la seguridad del automóvil.**
- 3. Porque la reforma de la fiscalidad es una asignatura pendiente desde hace demasiado tiempo y hoy hay la oportunidad de simplificar y racionalizar su contenido.**

II. Situación de partida: 3 retos de fondo inexcusables



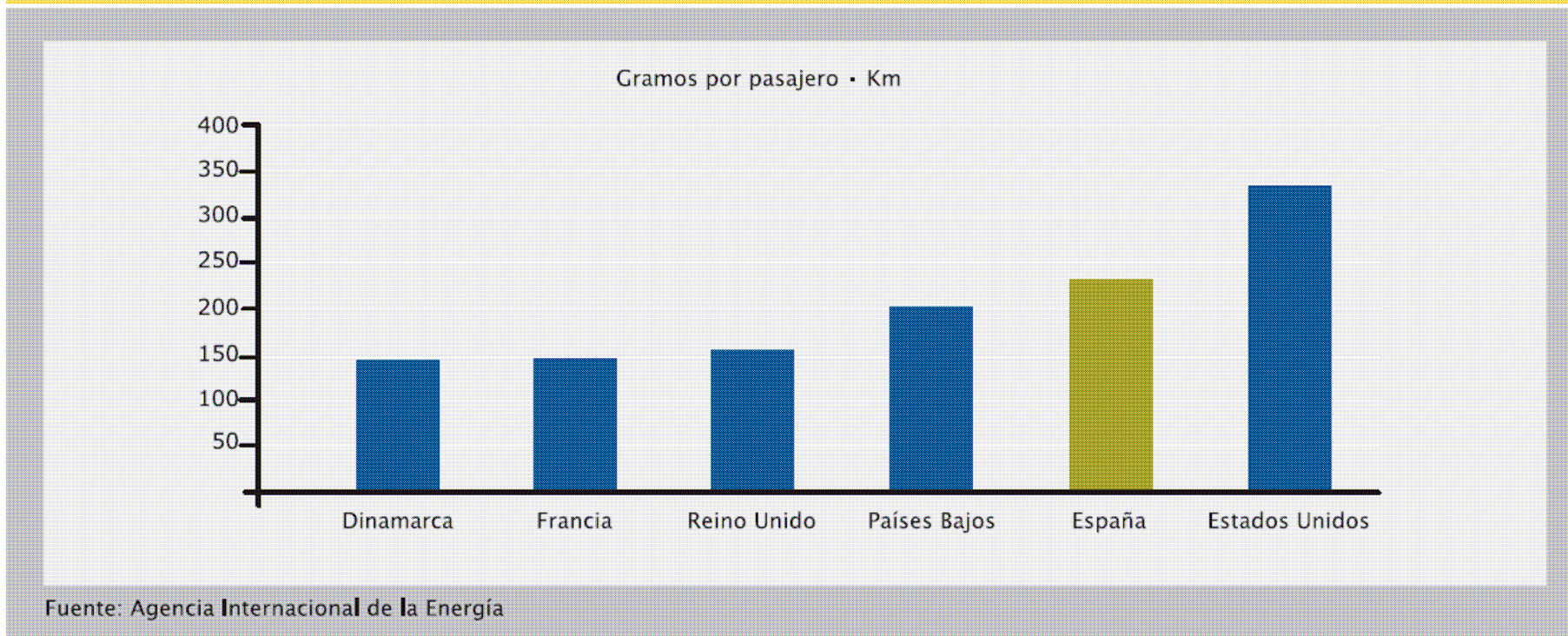
1. Reducir el impacto medioambiental del automóvil.

- Las emisiones de CO2 del transporte superan los niveles exigidos por la Unión Europea
- La calidad del aire por debajo de la normativa vigente

2. Mejorar la seguridad vial.**3. Apoyar a la industria a través de medidas que impulsen la demanda doméstica.**

3 RETOS DE FONDO INEXCUSABLES
Mejora del impacto medioambiental

GRÁFICO 1: EMISIONES DE CO2 DEL SISTEMA DE TRANSPORTE · AÑO 2008



Las emisiones de CO2 por pasajero y kilómetro en España superan en más de un 50% las de Francia o Alemania.

3 RETOS DE FONDO INEXCUSABLES

Mejora del impacto medioambiental

Las emisiones de NOX están por encima del umbral fijado por la normativa vigente. Las emisiones del PM10 han descendido significativamente, beneficiadas en parte por una climatología favorable.

GRÁFICO 2: EVOLUCIÓN MEDIA ANUAL NO₂ ZQA1

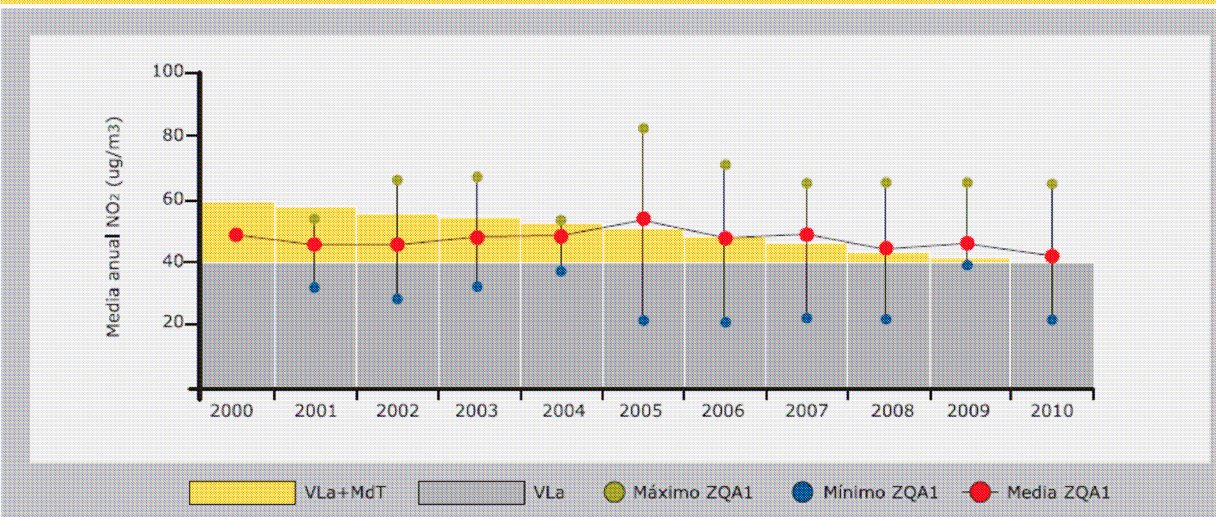
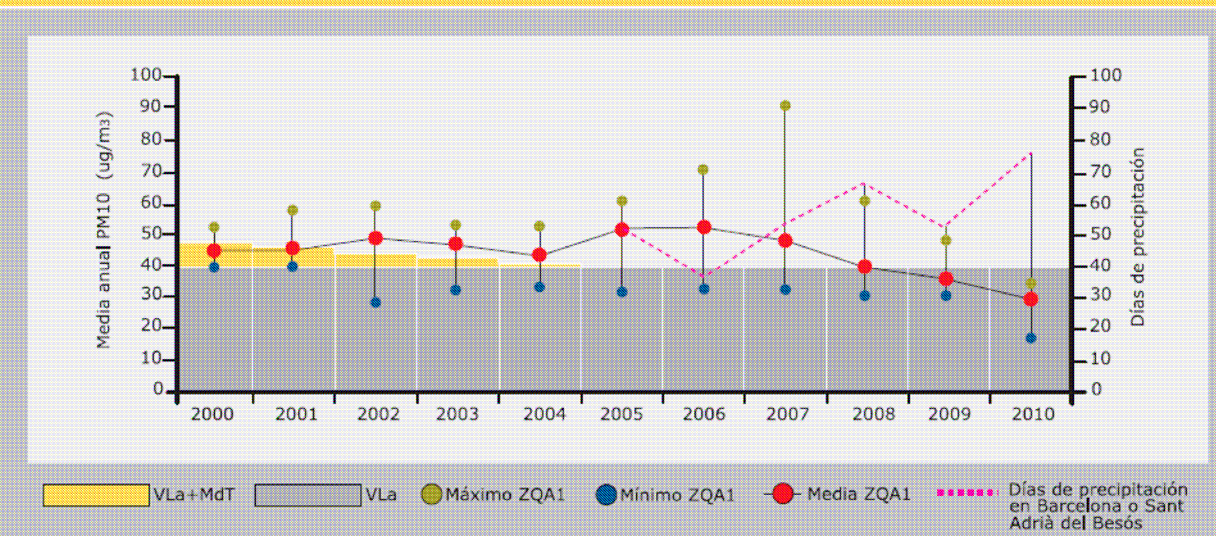


GRÁFICO 3: EVOLUCIÓN MEDIA ANUAL PM₁₀ ZQA1

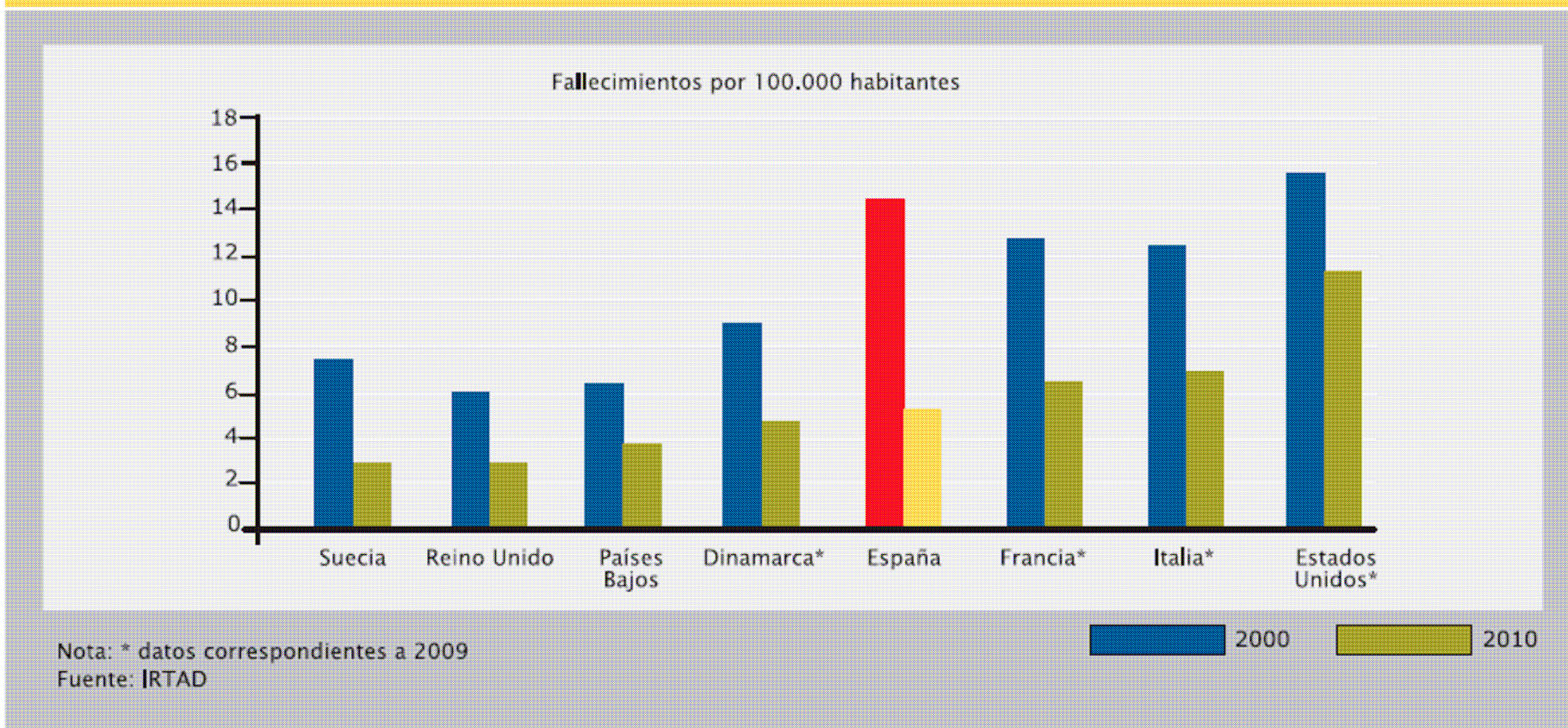


3 RETOS DE FONDO INEXCUSABLES

Seguridad Vial

Pese a la mejora extraordinaria en España la probabilidad de una muerte en carretera es todavía un 77% más alta que en Suecia

GRÁFICO 4: MUERTES EN ACCIDENTES DE TRÁFICO • AÑOS 2000-2010

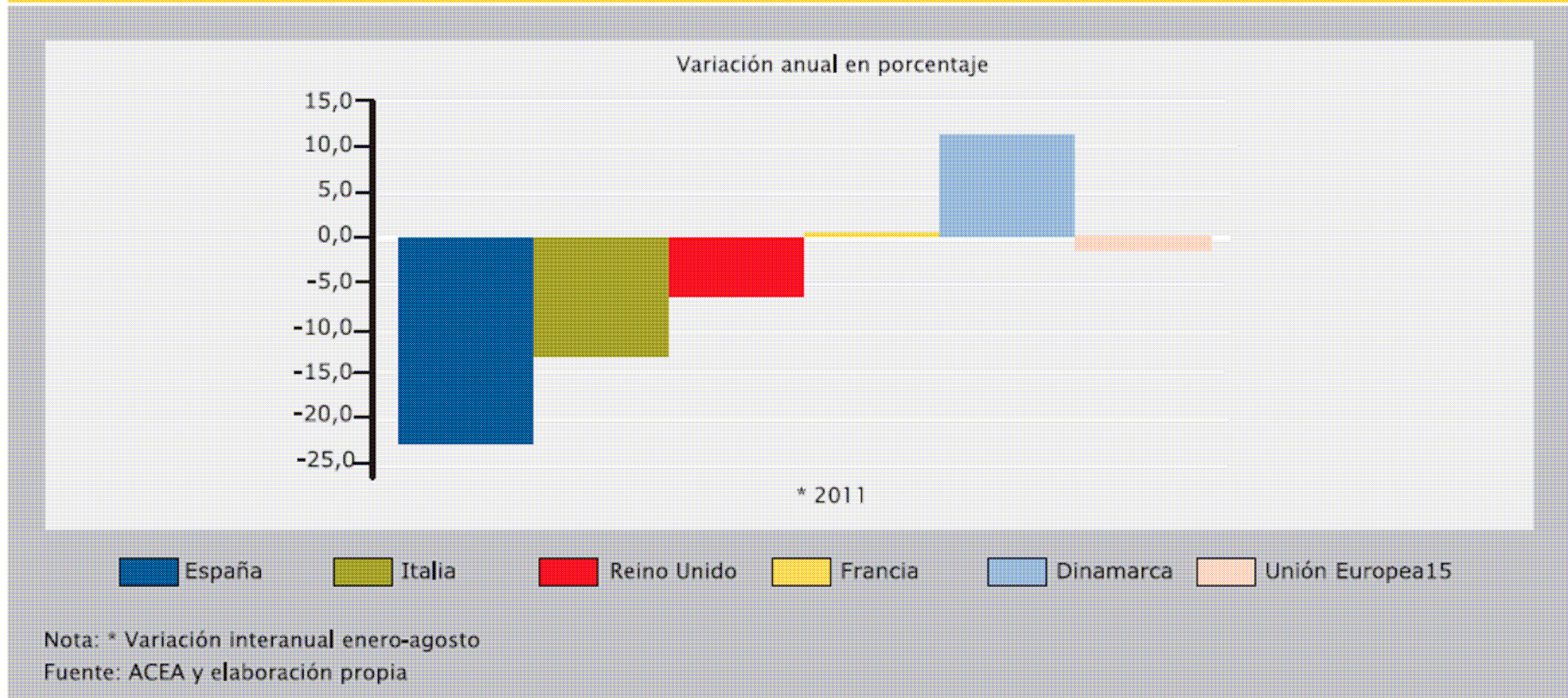


3 RETOS DE FONDO INEXCUSABLES

Industria del automóvil

La demanda interna cae en España muy por encima de los países de nuestro entorno.

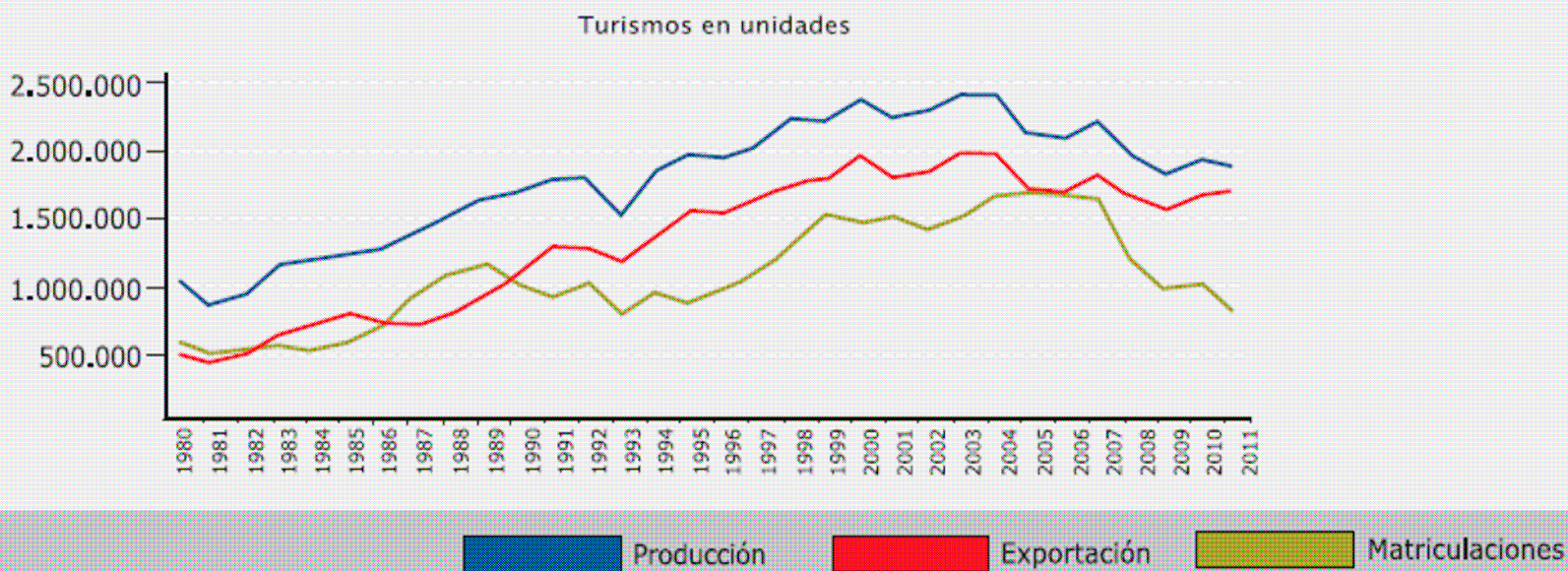
GRÁFICO 7: MATRICULACIONES DE TURISMOS EN LA UE-15



3 RETOS DE FONDO INEXCUSABLES

Industria del automóvil

GRÁFICO 6: LA EXPORTACIÓN AMORTIGUA EL GOLPE



Nota: * Estimación con datos hasta octubre

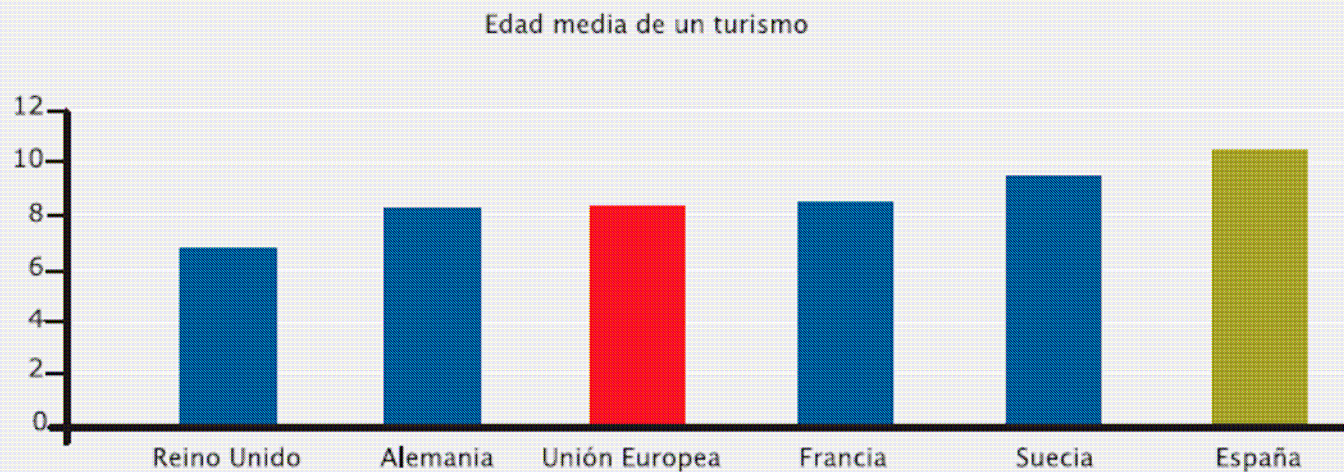
Fuente: ANFAC

III. El envejecimiento del parque y sus consecuencias



Un factor clave para superar estos retos es la renovación del parque.

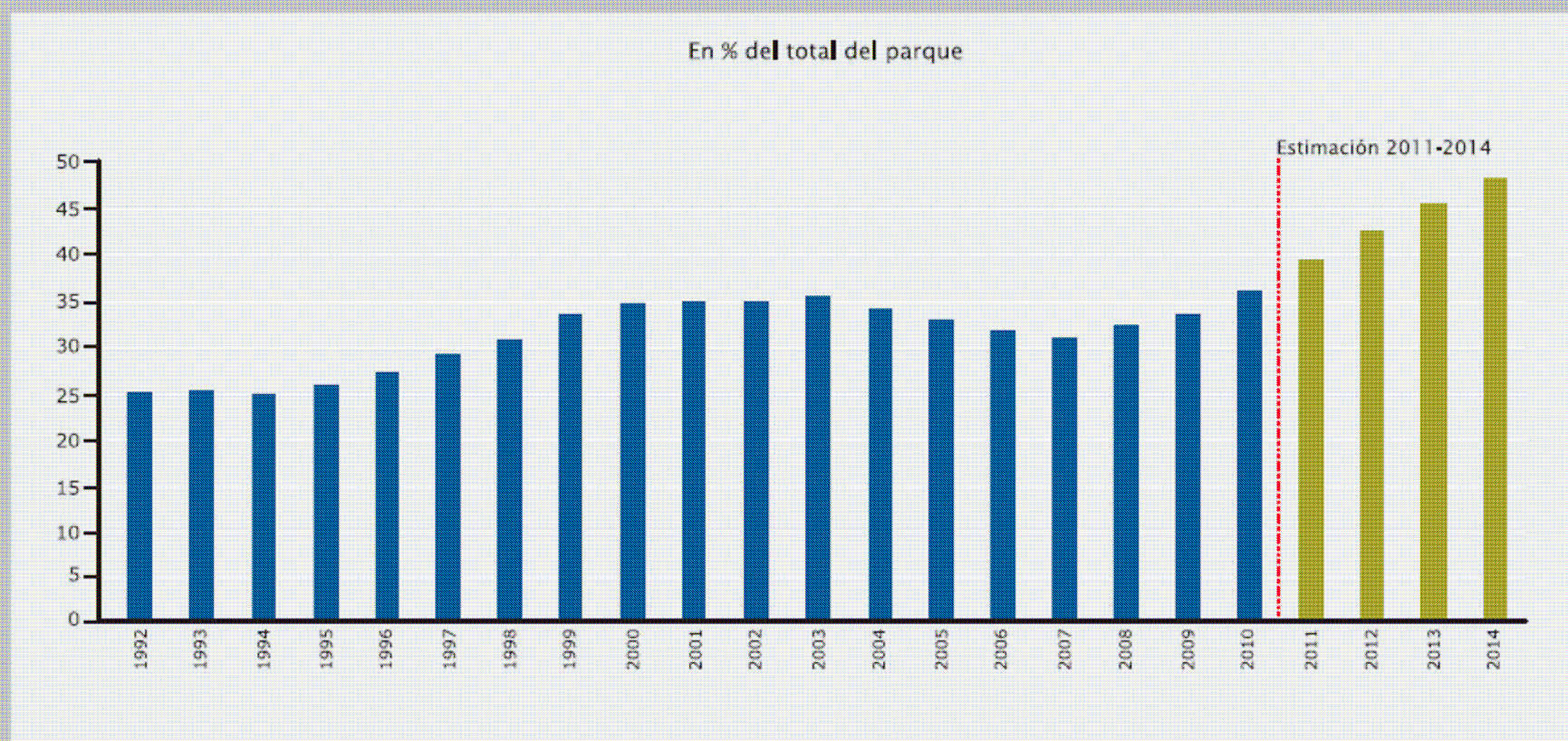
GRÁFICO 10: EL PARQUE DE TURISMOS ESPAÑOL ES DE LOS MÁS VIEJOS DE EUROPA



Fuente: ACEA, DGT y elaboración propia

La tasa de envejecimiento es alarmante.

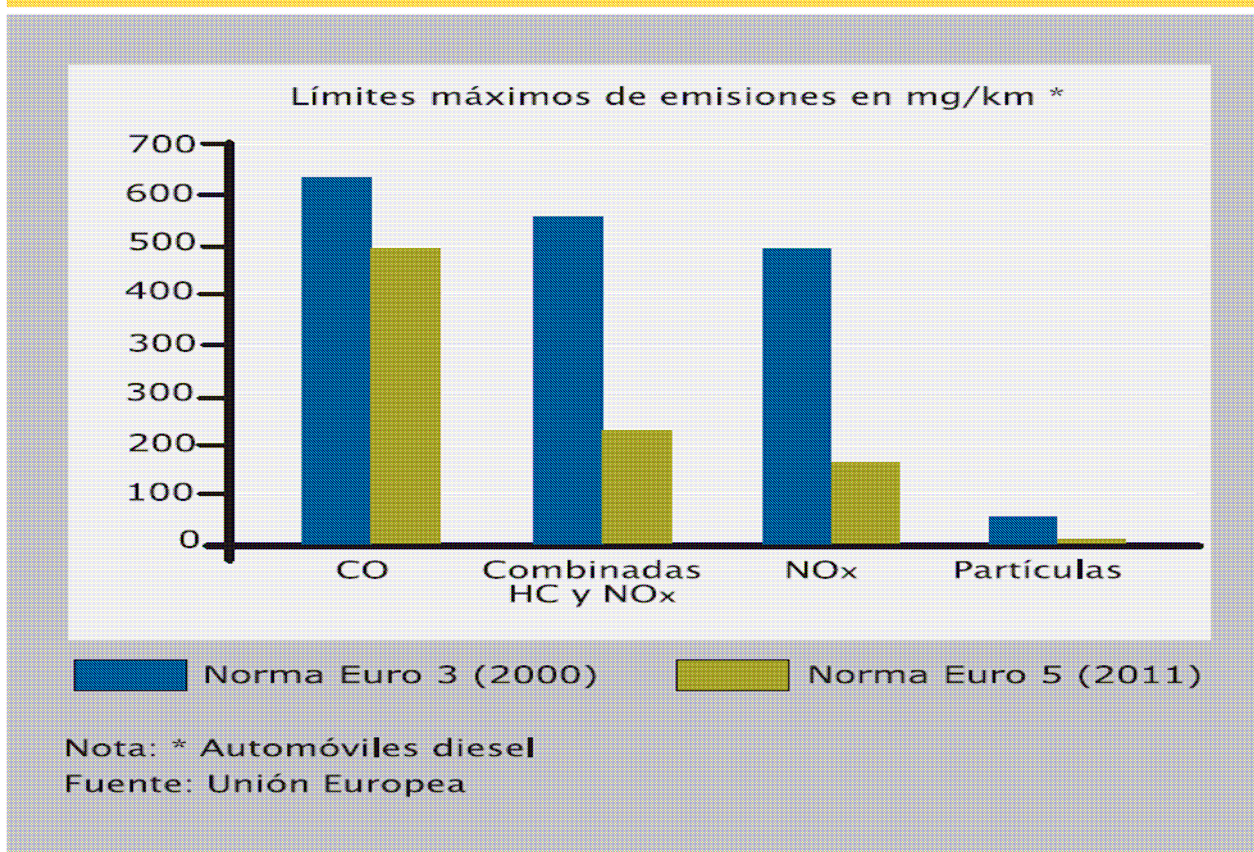
GRÁFICO 11: TURISMOS DE MÁS DE 10 AÑOS DE ANTIGÜEDAD



Fuente: DGT y elaboración propia

1. En términos de impacto medioambiental

**GRÁFICO 12: DE LA NORMA EURO 3 A LA EURO 5:
UN CAMBIO RADICAL EN LAS EXIGENCIAS SOBRE EMISIONES**



2. En términos de seguridad vial

- ▶ Se estima que la renovación del parque supone, en promedio, una reducción anual de un 1% de las víctimas por accidente de tráfico.

- ▶ En España, ello supone que a lo largo de los últimos 10 años ha habido:
 - Aproximadamente 2.300 muertos menos
 - Aproximadamente 12.000 heridos graves menos

gracias a las mejoras de seguridad que han incorporado los nuevos coches.

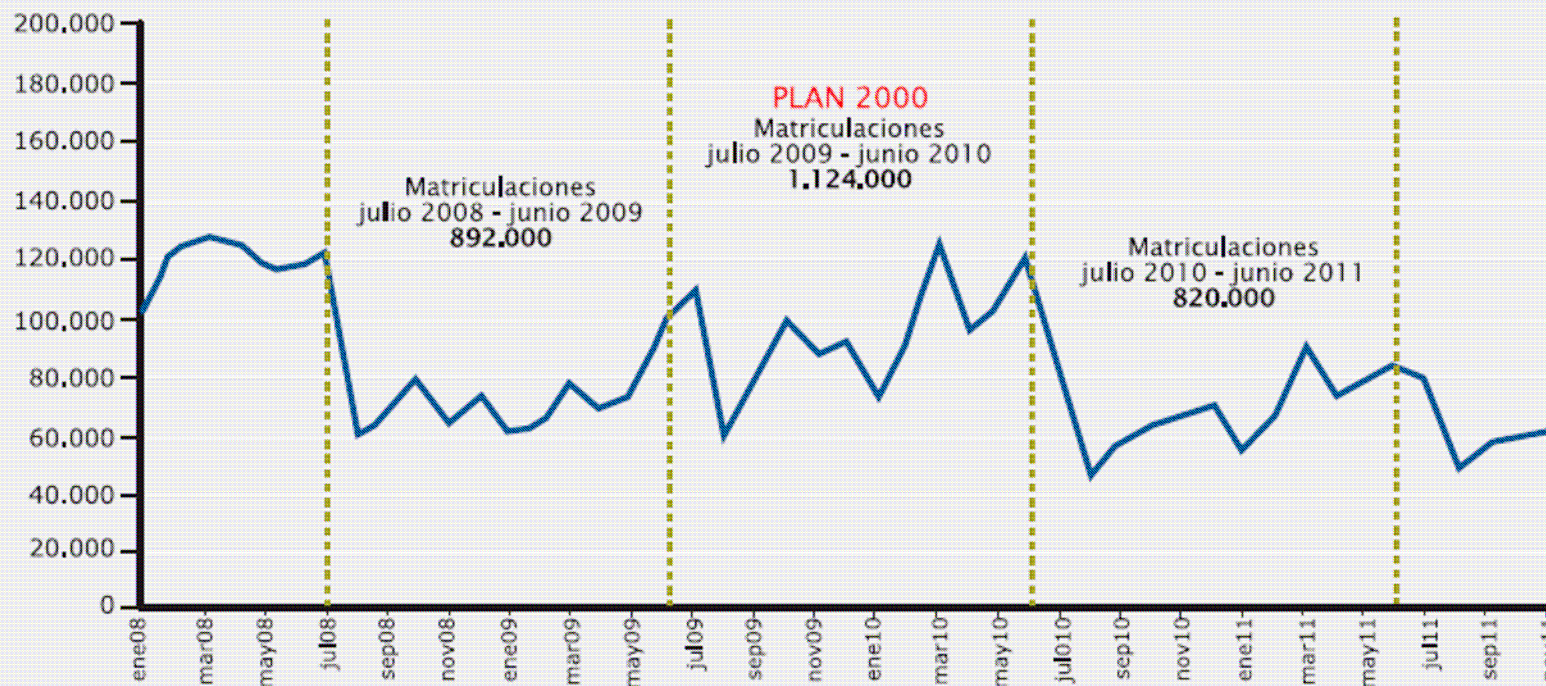
IV. Opciones: medidas temporales vs medidas permanentes



IV. OPCIONES: medidas temporales vs medidas permanentes UN RETO ESTRUCTURAL REQUIERE MEDIDAS ESTRUCTURALES

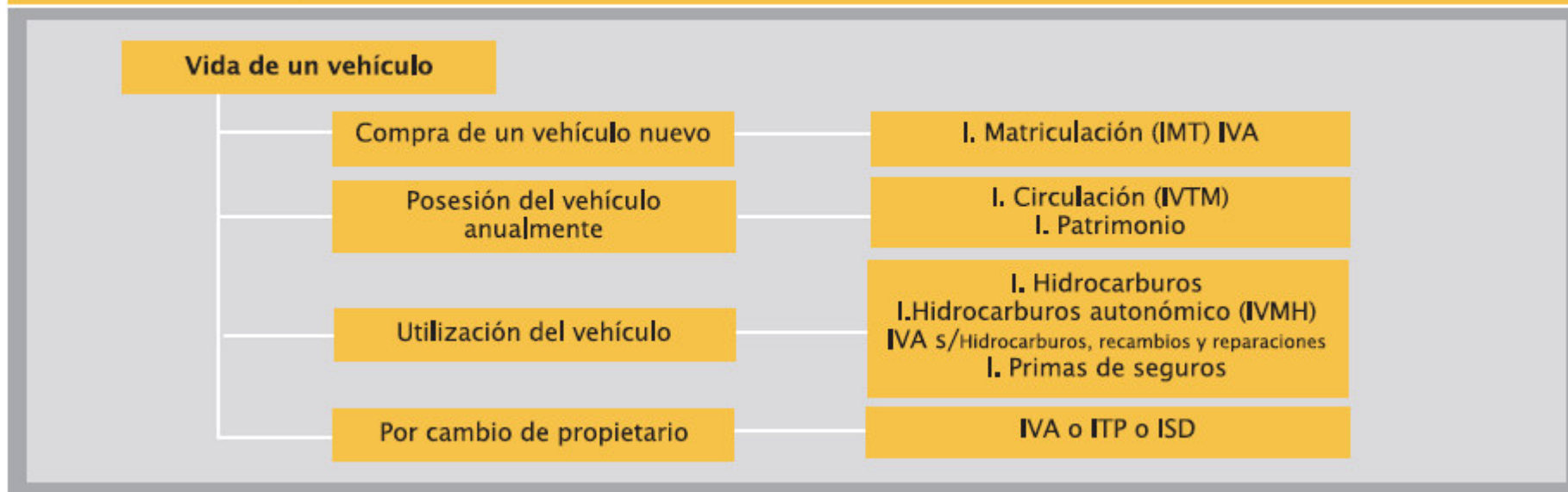
Las medidas coyunturales tienen un efecto temporal y desplazan la demanda en el tiempo.

GRÁFICO 13: EVOLUCIÓN MENSUAL DE LAS MATRICULACIONES EN ESPAÑA, 2008-2011



Fuente: DGT y elaboración propia

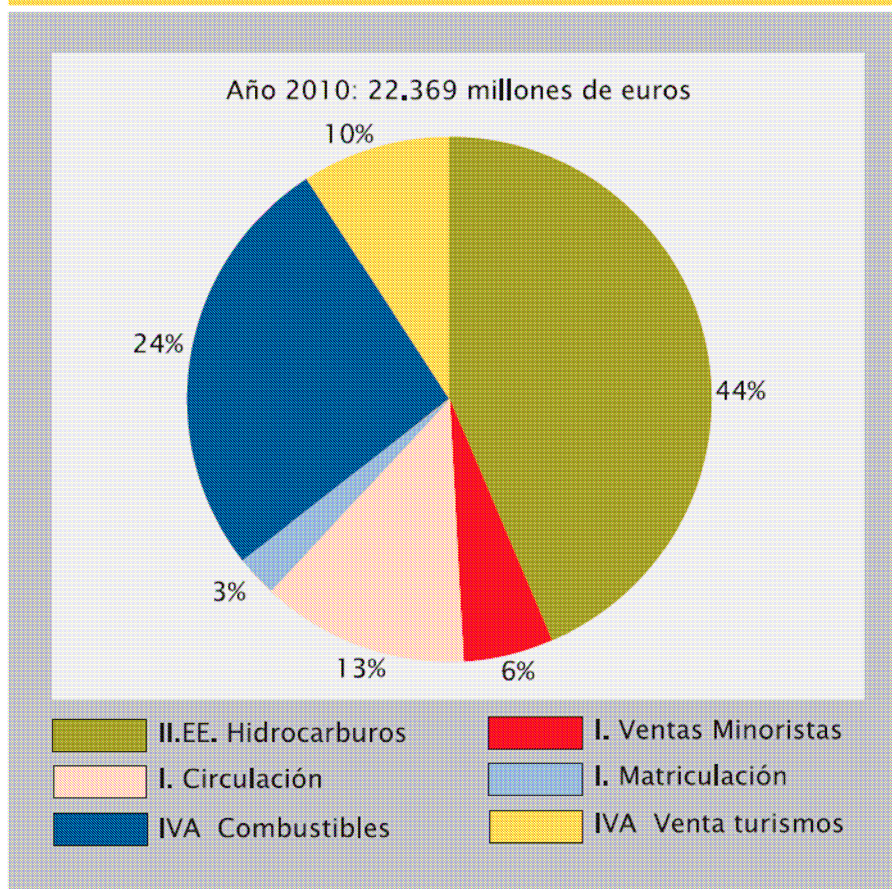
TABLA 1: IMPUESTOS QUE GRAVAN AL AUTOMÓVIL A LO LARGO DE SU VIDA ÚTIL



El automóvil está gravado con nueve figuras impositivas distintas teniendo en cuenta la imposición general y la específica

El automóvil aportó 22.369 Millones de euros al Estado en 2010, el 66% en impuestos específicos.

GRÁFICO 14: RECAUDACIÓN FISCAL SOBRE EL AUTOMÓVIL



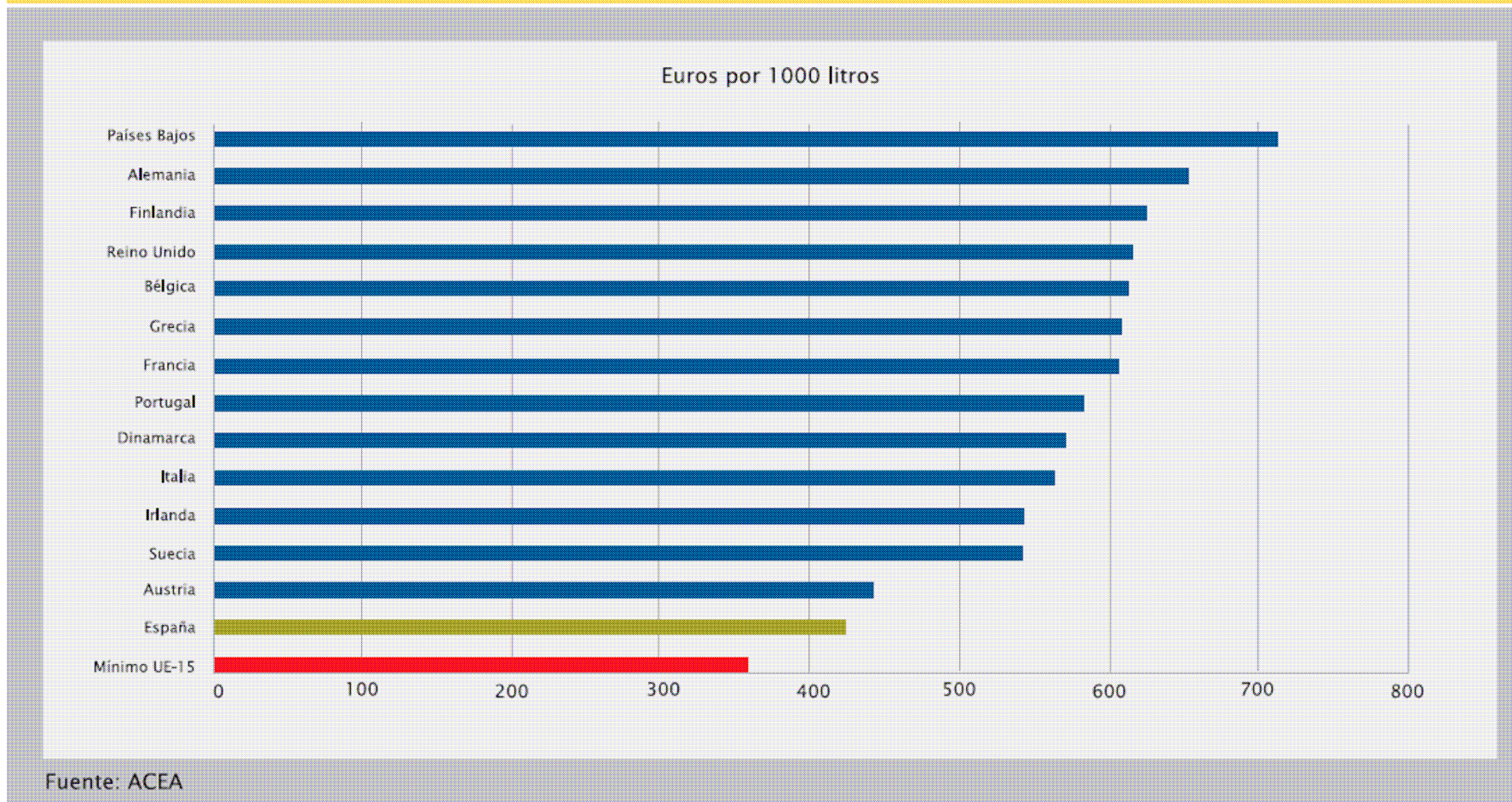
La carga fiscal total por vehículo ascendió aproximadamente a **750 euros en 2010**

- ▶ **El impuesto de matriculación y de circulación no son de aplicación generalizada en la UE.**
 - ▶ Ocho países no contemplan el I.M., entre ellos grandes productores de automóviles como Alemania, Reino Unido y Suecia
 - ▶ Siete países no contemplan el I.C., entre ellos Francia

- ▶ **Existen grandes diferencias en los tipos de los impuestos especiales sobre hidrocarburos**
 - ▶ En gasolinas, el tipo español es de los más bajos de la UE-15 y se sitúa un 18% por encima de los mínimos establecidos por la UE (33 cts/litro)
 - ▶ En gasoil, el tipo español es el mínimo de la UE-15 y sólo es un céntimo mayor al mínimo de la UE-15

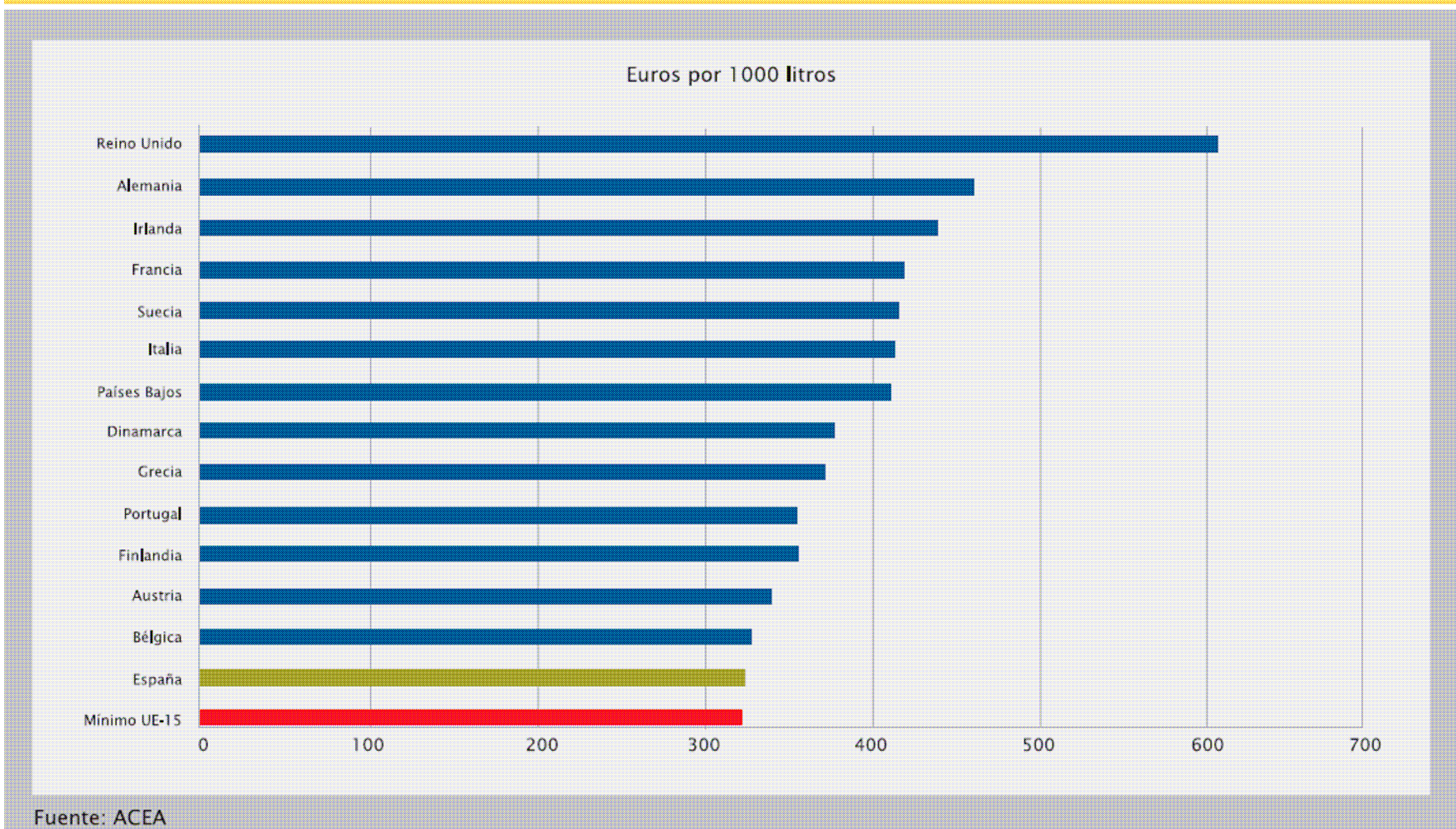
TIPOS DE LOS IMPUESTOS ESPECIALES SOBRE HIDROCARBUROS EN LA UE

GRÁFICO 17: IMPUESTO ESPECIAL SOBRE LA GASOLINA 95 EN LA UE-15 · ENERO 2011



TIPOS DE LOS IMPUESTOS ESPECIALES SOBRE HIDROCARBUROS EN LA UE

GRÁFICO 18: IMPUESTO ESPECIAL SOBRE EL GASOIL 95 EN LA UE-15 · ENERO 2011



V. Propuesta de reforma



La reforma se articula en dos partes:

1. De forma inmediata:

- Supresión del impuesto de matriculación para relanzar la demanda.
- Afectación de los impuestos especiales para fomentar una movilidad más segura y sostenible.

2. En caso de aumento de la imposición especial sobre hidrocarburos:

- Supresión progresiva del impuesto de circulación, para gravar más el uso y menos la posesión.

GRÁFICO 19: IMPUESTO DE MATRICULACIÓN



La recaudación por impuesto de matriculación ha caído en picado en los últimos años.

Impacto de la supresión del impuesto de matriculación sobre la demanda.

TABLA 2: IMPACTO DE LA SUPRESIÓN DEL IMPUESTO DE MATRICULACIÓN SOBRE LA DEMANDA

	Coste para la Administración	Incremento de la demanda
Plan 2000E	400 millones de euros	300.000 unidades
Supresión impuesto matriculación	770 millones de euros	250.000 unidades

Fuente: Banco de España y elaboración propia

Una estimación de mínimos, muy inferior al impacto del Plan 2000 E, sería un aumento de las matriculaciones de 250.000 unidades por año.

Impacto de la supresión del impuesto de matriculación sobre las finanzas públicas.

TABLA 3: IMPACTO DE LA SUPRESIÓN DEL IMPUESTO DE MATRICULACIÓN SOBRE LAS FINANZAS PÚBLICAS

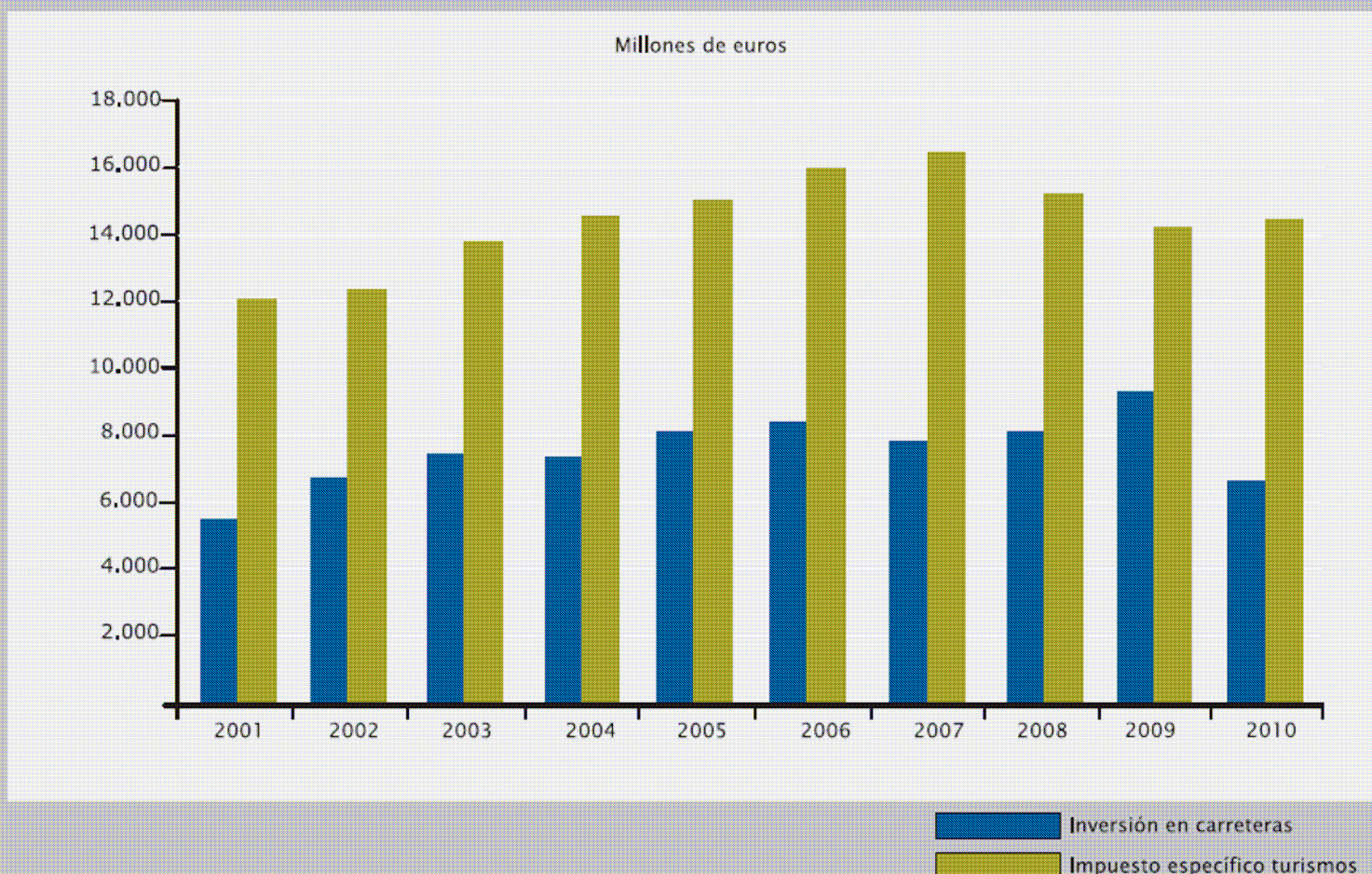
1. Reducción de los ingresos	770 millones euros
2. Incremento recaudatorio	
. Por IVA	633 millones euros
. Por recaudación por impuesto de circulación	10 millones euros
3. Reducción de prestaciones por desempleo	100 millones euros

Fuente: ANFAC y elaboración propia

En una estimación muy conservadora, el impacto total sobre las finanzas públicas es prácticamente nulo. Además habría que tener en cuenta los impactos positivos sobre el medio ambiente y seguridad vial.

La inversión pública en carreteras supone el 52% de los impuestos específicos en media de los últimos 10 años

GRÁFICO 20: INVERSIÓN EN CARRETERAS Y FISCALIDAD ESPECÍFICA DEL AUTOMÓVIL



Nota: Sólo impuesto hidrocarburos, IVMH, matriculación y circulación
 Fuente: IGAE, Ministerio de Fomento y elaboración propia

La afectación de los II.EE a fines concretos de mejora del sistema de movilidad

1. La recaudación procedente de la fiscalidad específica del automóvil, que en 2010 alcanzó unos 15.000 millones de €, debe revertir al sistema de movilidad en mayor o menor medida.
2. En particular, un porcentaje de esa recaudación debería dedicarse a asegurar la inversión en mantenimiento de la red de carreteras (que supone unos 3.500 millones de euros anuales).

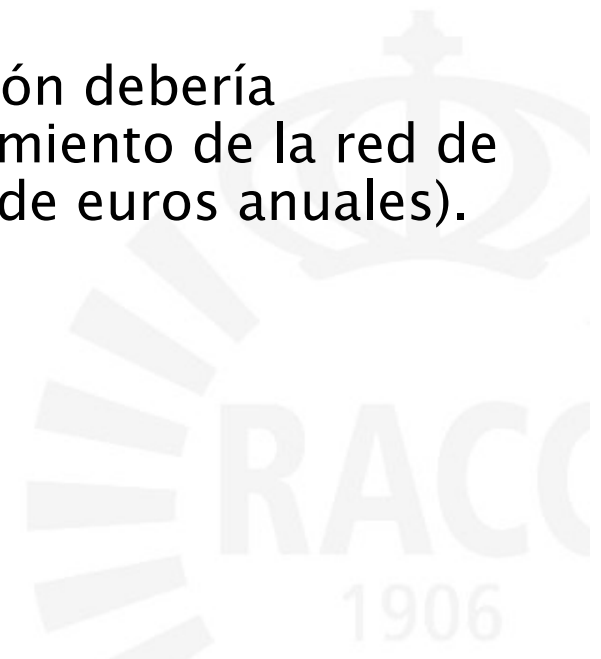
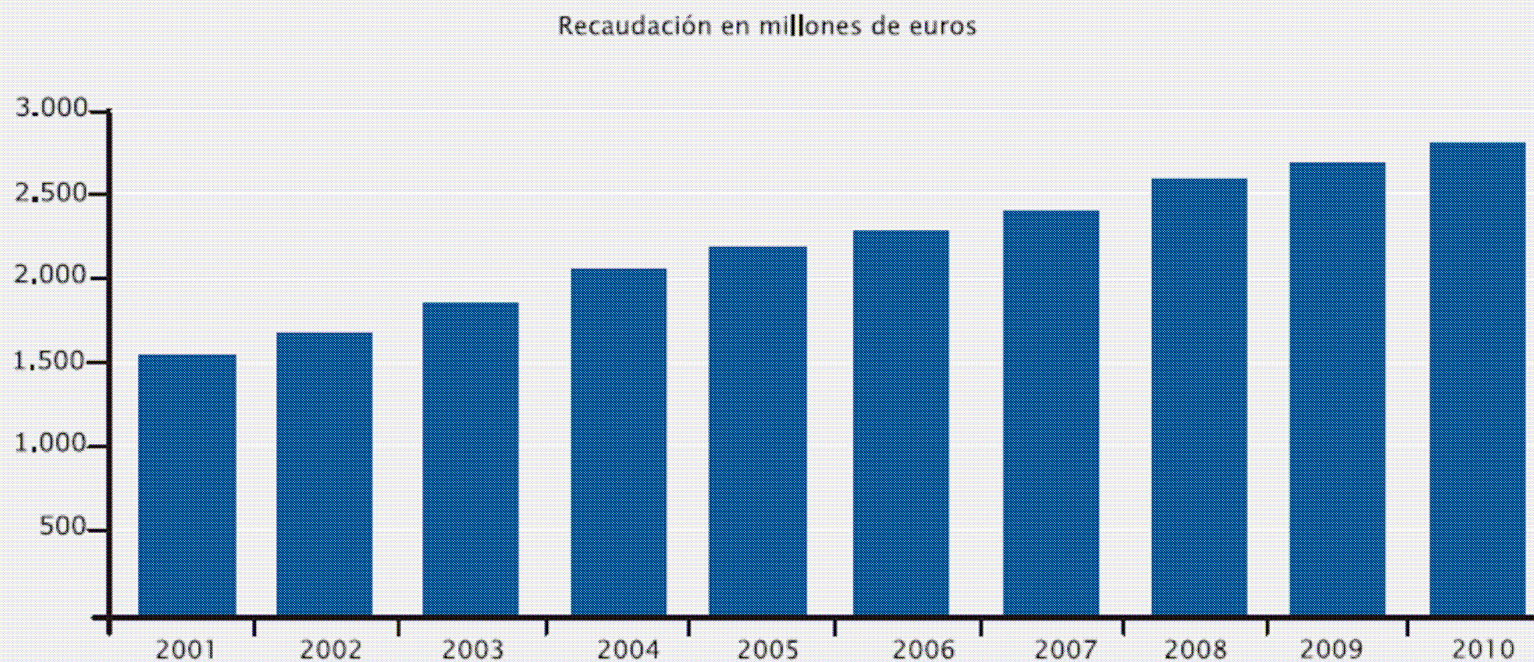


GRÁFICO 21: IMPUESTO DE CIRCULACIÓN

Nota: * Provisional

Fuente: Intervención General Administración Tributaria

1. En caso de aumento del impuesto especial sobre hidrocarburos, **eliminación progresiva del impuesto de circulación**

▶ Es un impuesto que ha quedado desfasado por la aparición de nuevos mecanismos de pago por ocupación de espacio público (SER, zona azul, verde, etc).

▶ Es un impuesto –en contra de lo que dice su nombre- que no grava el uso. De hecho, es regresivo desde el punto de vista medioambiental.

▶ Es un impuesto muy ineficiente:

- su coste administrativo es elevado porque supone tramitar alrededor de 31 millones de expedientes de forma muy descentralizada.

- en los últimos años la recaudación efectiva ha sido entre un 15 y un 20% inferior a los derechos devengados.

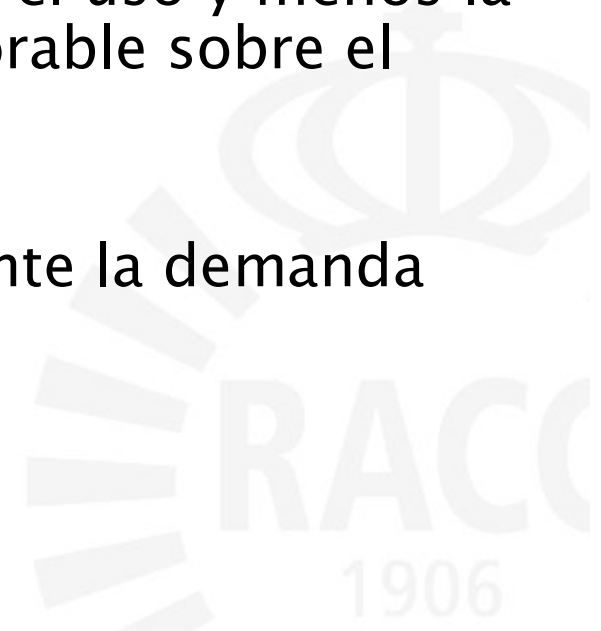
▶ Necesidad de establecer un sistema de compensación a los ayuntamientos.

VI. Conclusión



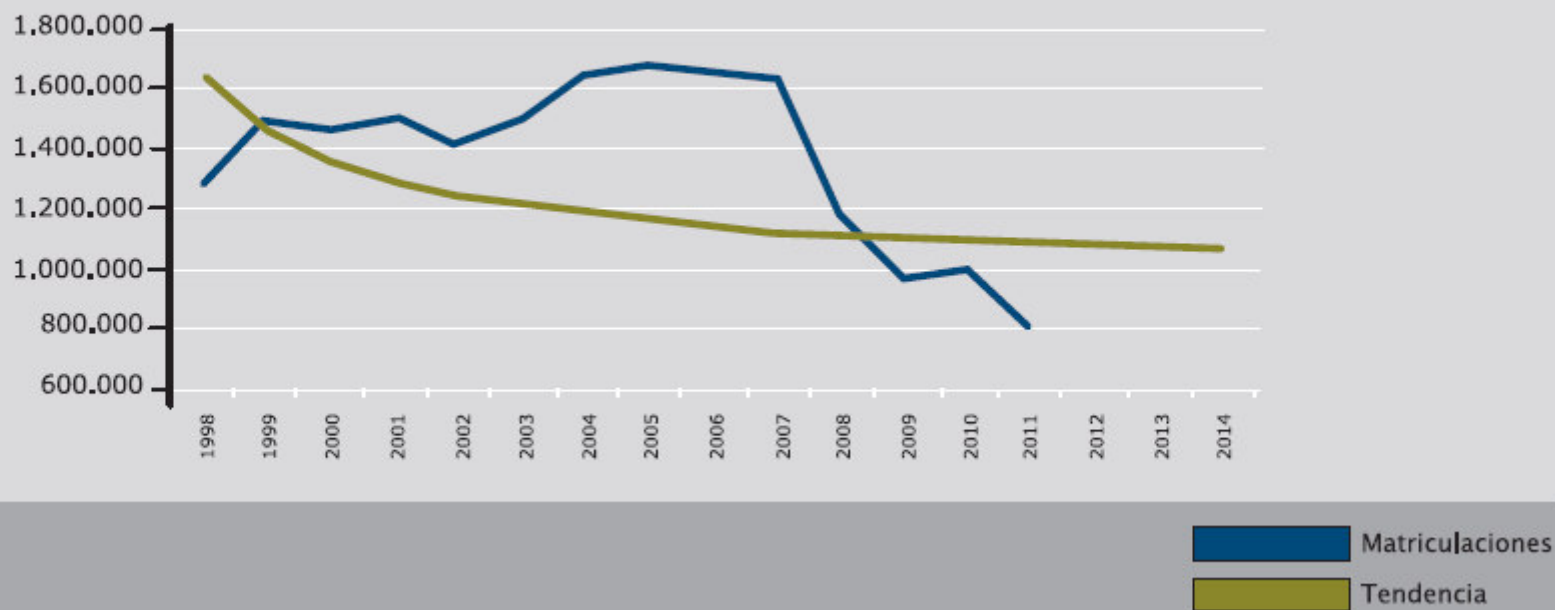
La propuesta de reforma del RACC supone:

- 1.** Una simplificación porque reduciría el número de figuras impositivas que gravan el automóvil.
- 2.** Una racionalización porque gravaría más el uso y menos la posesión, lo que tendría un impacto favorable sobre el medio ambiente y la seguridad vial.
- 3.** Serviría para relanzar de forma permanente la demanda acercándola al nivel potencial.



V. CONCLUSIÓN

GRÁFICO 22: LAS MATRICULACIONES DEBERÍAN RECUPERAR SU LÍNEA DE TENDENCIA



Fuente: DGT y Fundación RACC

Se puede estimar que el nivel potencial del mercado español del automóvil se sitúa alrededor de 1.100.000 unidades.

MUCHAS GRACIAS

