

## **El impacto fiscal del cambio del procedimiento de medición de emisiones de CO<sub>2</sub> desde el NEDC al WLTP**

### **1. Introducción**

---

El cambio de sistema de medición de los consumos y, en consecuencia, de las emisiones de los vehículos de turismo desde el método NEDC (*New European driving Cycle*) al WLTP (*Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure*) entró en vigor, para los vehículos de nueva homologación, en septiembre de 2017, y entrará en vigor para los vehículos de nueva producción el próximo 1 de septiembre de 2018. Una revisión sistemática de todo lo que supone el cambio metodológico queda explicada exhaustivamente en la siguiente página web: <http://wltpfacts.eu/>.

A partir de enero de 2019 será obligatorio para todos los países informar sobre el volumen de emisiones solo con la nueva metodología WLTP para los vehículos nuevos, lo que supondrá referenciar la fiscalidad únicamente a estos nuevos valores y es el momento en que el impacto puede ser mayor sobre el consumidor, teniendo en cuenta que actualmente se aplica un factor de correlación entre los valores WLTP y NEDC que limita el impacto fiscal del cambio.

El uso de la metodología WLTP supone, en términos generales, una atribución de valores de emisiones superiores a los calculados con el método NEDC. A pesar de ello, no existe una proporcionalidad fija ni un diferencial sistemático entre ambos métodos de valoración.

Los distintos fabricantes están empezando a publicar datos de emisiones con la nueva metodología, aunque el grado de claridad en la información recibida por el consumidor es todavía mejorable. El laboratorio holandés TNO (institución para la investigación científica aplicada) realizó un estudio comparativo entre las dos metodologías, estableciendo las emisiones correspondientes para cada caso en distintas circunstancias según determina cada normativa.

Emisiones de CO <sub>2</sub> por km según protocolos NEDC y WLTP					
		Catálogo (1)	NEDC	WLTP (2)	Incremento emisiones (%)
Smart	Gasolina	106	105	127	19,8
Peugeot 208	Diésel	100	104	122	22,0
Renault Megane	Diésel	93	104	120	29,0
Opel Zafira	Diésel	117	132	152	29,9
Ford Focus	Diésel	98	117	133	35,7
BMW 320	Diésel	124	128	135	8,9
Mercedes C220	Diésel	110	121	134	21,8
Peugeot 508	Gasolina	144	149	145	0,7
Audi Q7	Diésel	152	184	190	25,0

Fuente: TNO report

El estudio indica que los resultados no son concluyentes, aunque, con contadas excepciones, las emisiones calculadas conforme a la metodología WLTP superan las estimaciones oficiales aprobadas (en catálogo) entre un 20% y un 30% en la mayoría de los casos. A pesar de ello, también existen modelos en los que las estimaciones son inferiores al 20-30% e, incluso, en el caso del Peugeot 508 son prácticamente idénticas.

## 2. El impacto sobre la fiscalidad

En España, el impacto sobre la fiscalidad puede ser doble. En primer lugar, por la influencia que pueda tener sobre la recaudación del impuesto sobre determinados medios de transporte (IDMT), más conocido como impuesto de matriculación, ya que la tributación depende de las emisiones teóricas de los vehículos. En segundo lugar, puede incidir también en el impuesto sobre los vehículos de tracción mecánica (impuesto de circulación) en la medida que algunos ayuntamientos (no todos) incorporan las emisiones de CO<sub>2</sub> como elemento regulador de la base imponible. En Cataluña, el efecto puede ser incluso superior, si el nuevo impuesto sobre el CO<sub>2</sub> de los vehículos (derivado de la Ley de Cambio Climático y adicional al impuesto de matriculación) se acaba implantado en el futuro.

El impacto fiscal incidirá (si antes no se establecen mecanismos de neutralización) de distinta forma según las diferentes categorías de vehículos.

<b>Impuesto sobre determinados medios de transporte (matriculación)</b>				
<b>Año 2017. Principales magnitudes</b>				
	<b>Tipo impositivo</b>	<b>Vehículos matriculados</b>	<b>Media emisiones CO<sub>2</sub> (g/km)</b>	<b>Recaudación tributaria</b>
Epígrafe 1: emisión<=120	0%	954.931	107	-
Epígrafe 2: 120< emisión<160	4,75%	265.604	136	258.804.499
Epígrafe 3: 160<= emisión<200	9,75%	34.386	177	82.626.836
Epígrafe 4: emisión>=200	14,75%	17.978	238	48.786.621
<b>Total</b>		<b>1.272.899</b>	<b>117</b>	<b>390.217.956</b>

Fuente: Agencia Tributaria

La mayoría de las matriculaciones, en total 954.931 vehículos en el año 2017, se integran en el epígrafe 1 del impuesto, o sea, el que exime del pago, puesto que las emisiones están por debajo de los 120 g/km. Teniendo en cuenta que la emisión media de los vehículos de esta categoría fue de 107 g/km, un incremento de las emisiones en torno al 20% haría saltar una parte de los turismos de este epígrafe al siguiente, que tributa al 4,75%. Este sería el caso del Smart o del Peugeot 208 analizados en el estudio del TNO.

Del mismo modo debería verse el impacto potencial en los vehículos incluidos en el epígrafe 2, 265.604. La media de emisión de este grupo fue de 136 g/km en el año 2017, lo que implicaría que, con un incremento estimado de emisiones del 20%, las emisiones medias se situarían ligeramente por encima del umbral que supone un cambio de tipo impositivo. Aun así, a tenor de los modelos analizados en el estudio del TNO, no parece que el cambio de metodología tenga que implicar un salto en el tramo impositivo en la mayoría de los casos.

En tercer lugar, para el epígrafe 3, el cambio de método situará la mayoría de los vehículos matriculados en la categoría superior con un mayor tipo impositivo, si el incremento de emisiones según metodologías supera el 25%, puesto que actualmente

la media en este tramo es ya de 177 g/km. Por otra parte, el volumen de ventas afectadas es menor, ya que en 2017 se matricularon 34.000 vehículos en el epígrafe 3.

Finalmente, los vehículos con emisiones superiores a 200 g/km no verán afectada su tributación a no ser que las estimaciones WLTP sean inferiores a las estipuladas con la metodología anterior.

Quizá se perciban ya estos impactos en algunos (pocos) casos a partir de septiembre de 2018 debido a que los vehículos de nueva producción tienen que venir homologados según el WLTP, pero no todavía de forma generalizada, puesto que fiscalmente todavía se aplican los valores de correlación del WLTP con el NEDC a efectos de liquidación del impuesto de circulación (solo un 6% de los vehículos saltarían de tramo).

A partir del 1 de enero de 2019 desaparecerá la correlación, el impuesto de matriculación se liquidará únicamente en base al WLTP, y entonces, si no existe una reforma fiscal previa, muchos modelos saltarán de tramo y pasarán a tributar más en comparación a modelos equivalentes en emisiones anterior a dicha fecha.