

L'impacte fiscal del canvi del procediment de mesura d'emissions de CO₂ des del NEDC al WLTP

1. Introducció

El canvi de sistema de mesura dels consums i, per tant, de les emissions dels vehicles de turisme des del mètode NEDC (New European driving Cycle) al WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) va entrar en vigor per als vehicles de nova homologació el setembre de 2017, i entrarà en vigor per a vehicles de nova producció el pròxim 1 de setembre del 2018. Una revisió sistemàtica de tot el que suposa el canvi metodològic queda exhaustivament explicada al web: <http://wltpfacts.eu/>.

A partir de gener de 2019 serà obligatori per a tots els països informar sobre el volum d'emissions només amb la nova metodologia WLTP per als vehicles nous, la qual cosa suposarà referenciar la fiscalitat únicament a aquests nous valors i és quan l'impacte pot ser major sobre el consumidor, tenint en compte que en aquests moments s'aplica un factor de correlació entre els valors WLTP i NEDC que limita l'impacte fiscal del canvi.

L'ús de la metodologia WLTP suposa, en termes generals, una atribució de valors d'emissions superiors als calculats amb el mètode NEDC. Amb tot, no existeix una proporcionalitat fixa ni un diferencial sistemàtic entre ambdós mètodes de valoració.

Els diferents fabricants estan començant a publicar dades d'emissions amb la nova metodologia, per bé que el grau de claredat en la informació rebuda pel consumidor és encara millorable. El laboratori holandès TNO (institució per a la recerca científica aplicada) va realitzar un estudi comparatiu entre les dues metodologies, establint les emissions corresponents per a cada cas en circumstàncies diferents segons marca cada normativa.

Emissions de CO ₂ per km segons protocols NEDC y WLTP					
		Catàleg (1)	NEDC	WLTP (2)	Increment emissions (%)
Smart	Gasolina	106	105	127	19,8
Peugeot 208	Dièsel	100	104	122	22,0
Renault Megane	Dièsel	93	104	120	29,0
Opel Zafira	Dièsel	117	132	152	29,9
Ford Focus	Dièsel	98	117	133	35,7
BMW 320	Dièsel	124	128	135	8,9
Mercedes C220	Dièsel	110	121	134	21,8
Peugeot 508	Gasolina	144	149	145	0,7
Audi Q7	Dièsel	152	184	190	25,0

Font: TNO report

Segons aquest estudi, els resultats no són concloents, tot i que, amb comptades excepcions, les emissions calculades conforme a la metodologia WLTP superen les estimacions oficials aprovades (en catàleg) entre un 20% i un 30%, en la majoria dels casos. No obstant això, també hi ha models en què les estimacions són inferiors al 20-30% i, fins i tot, en el cas del Peugeot 508 són pràcticament idèntiques.

2. L'impacte sobre la fiscalitat

A Espanya, l'impacte sobre la fiscalitat pot ser doble. En primer lloc, per la influència que pugui tenir sobre la recaptació de l'impost sobre determinats mitjans de transport (IDMT), més conegut com a impost de matriculació, ja que la tributació depèn de les emissions teòriques dels vehicles. En segon lloc, pot incidir també en l'impost sobre els vehicles de tracció mecànica (impost de circulació) en la mesura en què alguns ajuntaments (no tots) incorporen les emissions de CO₂ com a element regulador de la base imposable.

A Catalunya, l'efecte pot ser fins i tot superior, si el nou impost sobre el CO₂ dels vehicles (derivat de la Llei de Canvi Climàtic i addicional a l'impost de matriculació) s'acaba implantant en el futur.

L'impacte fiscal tindrà lloc (si no s'estableixen abans mecanismes de neutralització) de manera diversa segons les diferents categories de vehicles.

Impost sobre determinats mitjans de transport (matriculació)				
Any 2017. Principals magnituds				
	Tipus impositiu	Vehicles matriculats	Mitjana emissions CO₂ (g/km)	Recaptació tributària
Epígraf 1: emissió<=120	0%	954.931	107	-
Epígraf 2: 120< emissió<160	4,75%	265.604	136	258.804.499
Epígraf 3: 160<= emissió<200	9,75%	34.386	177	82.626.836
Epígraf 4: emissió>=200	14,75%	17.978	238	48.786.621
Total		1.272.899	117	390.217.956

Font: Agència Tributària

La major part de matriculacions, 954.931 vehicles en total l'any 2017, s'integren en l'epígraf 1 de l'impost, amb la qual cosa se'ls eximeix de pagament atès que les emissions estan per sota els 120 g/km. Tenint en compte que l'emissió mitjana dels vehicles d'aquesta categoria va ser de 107 g/km, un increment de les emissions al voltant del 20% faria saltar una part dels turismes d'aquest epígraf cap al següent, que tributa al 4,75%. Aquest seria el cas de l'Smart i del Peugeot 208 analitzats a l'estudi del TNO.

De la mateixa manera caldria veure l'impacte potencial en els vehicles inclosos en l'epígraf 2, 265.604 en total. La mitjana d'emissió d'aquest grup va ser de 136 g/km l'any 2017, la qual cosa implicaria que, amb un increment estimat d'emissions del 20%, les emissions mitjanes se situarien lleugerament per sobre del llindar que suposa un canvi de tipus impositiu. Així i tot, segons els models analitzats a l'estudi del TNO, no sembla que el canvi de metodologia hagi d'implicar un salt en el tram impositiu en la majoria de casos.

En tercer lloc, per a l'epígraf 3, el canvi de mètode situarà la major part dels vehicles matriculats en la categoria superior amb major tipus impositiu, si l'increment d'emissions segons metodologies supera el 25%, ja que la mitjana en aquest tram ara per ara és ja de 177 g/km. Per altra banda, el volum de vendes afectades és menor, ja que el 2017 van matricular-se 34.000 vehicles en l'epígraf 3.

Finalment, els vehicles amb emissions superiors a 200 g/km no veuran afectada la seva tributació, a no ser que les estimacions WLTP siguin inferiors a les estipulades amb la metodologia anterior.

Tots aquests impactes poden començar a percebre's en alguns (pocs) casos a partir de setembre del 2018 perquè els vehicles de nova producció ja han de venir homologats segons el WLTP, però no encara de forma generalitzada, ja que fiscalment encara s'apliquen els valors de correlació del WLTP amb el NEDC a efectes de liquidació de l'impost de circulació (només un 6% dels vehicles saltarien de tram).

Serà a partir de l'1 de gener de 2019, quan desaparegui la correlació, que l'impost de matriculació es liquidarà únicament basant-se en el WLTP, i és llavors quan, si no hi ha una reforma fiscal prèvia, molts models saltin de tram i passin a tributar més en comparació a models equivalents en emissions abans d'aquella data.