



# La fiscalitat verda

## o la nova manera d'incentivar la compra de vehicles ecològics

Per **Dolors Pérez Gómez**, Enginyera Tècnica d'Obres Públiques, col·legiada nº 13942

L'estat de l'economia d'un país es mesura en part, pel nombre de cotxes venuts en un determinat període de temps. Aquest és un índex que habitualment fan servir els mitjans de comunicació per mostrar-nos la salut de la nostra economia, i darrerament, per tant, com a símptoma d'aquesta famosa "desacceleració econòmica".

De fet alguna cosa està canviant ja que darrerament les campanyes publicitàries han introduït nous reclams per vendre cotxes, i són els mediambientals.

Qui no s'ha fixat que ara, determinades marques, ja no intenten vendre tan sols la imatge de prestigi social o de seducció que fins ara feien servir?. Als anuncis que últimament veiem venen "sostenibilitat ambiental", menys contaminació, menys emissions... i s'encarreguen de remarcar en algun lloc visible .....**0% impost de matriculació.**

Aquesta és la resposta a una incipient però cada vegada més important consciència de la implicació que provoquen les emissions de CO<sub>2</sub> a l'atmosfera amb el tan "famós" efecte hivernacle.

La qüestió d'eliminar l'impost de matriculació per a determinats vehicles és una de les 90 mesures aprovades pel Govern de l'Estat en la Llei 34/2007, de 15 de novembre, de Qualitat de l'Aire i Protecció de l'Atmosfera, per lluitar contra el canvi climàtic.

El Consell de ministres va incloure la reforma d'aquest impost en una llei, per tal de fer una política homogènia, ja que atès que és una competència de les comunitats autònomes, d'aquesta forma s'evitarien diferències entre territoris.

Fins ara l'impost de matriculació establia 2 trams en funció de la cilindrada dels vehicles. Així, per a un vehicle de benzina de menys de 1.600 centímetres cúbics i per a un vehicle diesel de fins a 2.000 centímetres cúbics, el tipus de gravàmens era d'un 7% i per vehicles de cilindrades superiors era del 12%. Això suposava que dos vehicles amb emissions molt diferents de CO<sub>2</sub> podien arribar a pagar el mateix.

Per tant, des del 1 de gener de 2008 l'impost queda dividit en 4 trams en funció de les emissions de CO<sub>2</sub>, tenint com reclam que els vehicles que emetin menys de 120 g CO<sub>2</sub>/km estan exempts de pagar aquest impost. A continuació mostrem un quadre resum dels trams d'aplicació:

Emissions: g CO <sub>2</sub> / km recorregut	% impost
< 120	0 %
120 – 160	4,75 %
160 – 200	9,75 %
> 200	14,75 %

Si féssim un càlcul aproximat del que suposa en el 2008 per a la butxaca d'un comprador el fet d'adquirir un vehicle amb aquests nous condicionants, arribaríem a la conclusió que estalviarem uns 1.800 euros en la compra d'automòbils d'emissions inferiors a 120g CO<sub>2</sub>/km, i en canvi augmentarem el cost dels vehicles més contaminants en 1.200 euros.

Per exemple, el Toyota Prius que té un cost aproximat de 26.000 euros, tindria un estalvi d'un 7% en l'impost de matriculació, per la qual cosa es reduiria en 1800 euros la despesa final. Si en canvi parlem de la compra d'un 4x4 com el RAV-4, pot implicar un increment del seu cost en 1.100 euros.

Per saber l'ordre de magnitud del volum de vehicles a qui pot afectar aquesta mesura, mostrem els percentatges de vehicles que, l'any 2006, es regien per aquesta nova classificació:

El 7,7% dels vehicles emetien menys de 120g CO<sub>2</sub>/Km  
 El 56% entre 121 i 160g CO<sub>2</sub>/Km  
 El 27,8 % 161-200g CO<sub>2</sub>/Km  
 El 8,5% més de 200g CO<sub>2</sub>/Km

Les conseqüències de l'aplicació d'aquesta mesura encara estan per veure, tot i que sembla que pot haver-hi un incentiu cap a la compra dels vehicles "ecològics", que solen ser de gamma mitja o mitja-baixa i que per altra banda són els més venuts i més fabricats a Espanya.

En qualsevol cas, i atès que es pretén aconseguir certa eficàcia, aquesta mesura ha d'anar lligada a altres. Sembla absurd que la modificació en l'impost de matriculació no tingui una continuïtat ferma i decidida en l'impost de circulació, que és competència dels ajuntaments, on els preus són tan dispersos que al llarg del territori nacional hi ha diferències de fins un 300%. En aquesta línia ja n'hi ha hagut alguns que han posat fil a l'agulla. Parlem del cas dels ajuntaments de Sant Cugat, Vilassar de Mar i Rubí que han inclòs dins de les seves ordenances fiscals mesures per afavorir l'ús de modes de transport més sostenibles.

Per exemple, Sant Cugat preveu un descompte del 75% per als vehicles que no superin el 120g CO<sub>2</sub>/Km; Rubí fa un descompte del 75% als que tenen menys impacte ambiental segons una qualificació de l'ICAEN, i Vilassar de Mar aplica una reducció del 50% als vehicles que emetin menys de 120g CO<sub>2</sub>/Km, i un 75% per a aquells que facin servir combustibles alternatius a la benzina o el diesel.

Si fem cas de les previsions a escala mundial que auguren que l'any 2025 hi haurà 4.500 milions de persones amb accés a un automòbil front els 1.500 milions que en tenen actualment...creiem que és important reflexionar sobre algunes qüestions que deixem a l'aire:

1. Realment amb aquesta mesura paga més qui més contamina? El nou impost, no grava realment l'ús del vehicle, sinó l'efecte potencial d'emissions de gasos contaminants. Possiblement l'única manera de "gravar" realment per l'ús dels vehicle fos un increment del cost dels combustibles, mesura per altra banda molt poc popular. Qui més fa servir el cotxe és qui més combustible utilitza i per tant és aquell qui paga més.
2. La reducció d'emissions de CO<sub>2</sub>, passa obligatòriament per la retirada de la circulació dels vehicles més antics. 100 vehicles dels actuals emeten la mateixa càrrega contaminant que un vehicle dels anys '70. La continuïtat del Pla Prever com a incentiu per "renovar" el parc automobilístic hauria estat un bon complement.
3. Qui compra un vehicle de 70.000 euros de gran cilindrada veurà com un efecte dissuasori per adquirir-lo que l'impost de matriculació sigui de 1.100 euros més, o cal fer un canvi de cultura?

## BALANÇ DE TRES ANYS DE CARSHARING

El carsharing és un servei que ofereix la possibilitat d'utilitzar un cotxe durant el temps que se'n tingui necessitat qualsevol dia de l'any, pagant en funció de l'ús que se'n faci. Per utilitzar-ho cal estar donat d'alta a Avancar Carsharing, fer una reserva prèvia per telèfon o internet i escollir per a cada ocasió el vehicle que més s'adapti a les nostres necessitats d'entre les sis categories disponibles.

Després de tres anys de funcionament, el servei de cotxe compartit ha assolit la xifra dels 1.700 usuaris, havent-se incrementat en un 106% respecte del mes de març de 2007. La relació entre els usuaris particulars i els casos en els que el client és una empresa és de 4 a 1, tot i que en aquesta darrera modalitat el nombre de persones que realment se'n beneficien depèn dels que estiguin donats d'alta al servei en cada cas.

Durant aquest darrer any s'han afegit dues novetats al servei:

- L'expansió fora de la ciutat de Barcelona (actualment 24 aparcaments) amb la implantació al Vallès, amb un total de sis pàrquings (a Granollers, Sabadell i Sant Cugat del Vallès).

- La incorporació de sis vehicles híbrids Honda Civic a una flota total de noranta-set.

Us recordem que el CETOP té un conveni amb Avancar Carsharing que estableix condicions especials d'accés a aquest servei. Per a més informació podeu contactar amb el Col·legi (pregunteu per Eva) o adreçant-vos a Avancar Carsharing especificant la vostra condició de beneficiari del CETOP (902.55.00.50, [info@avancar.es](mailto:info@avancar.es), [www.avancar.es](http://www.avancar.es)).



Un dels sis vehicles híbrids del Carsharing