



**Comentarios y propuestas de RACC Automóvil Club al  
Borrador 15/01/09 de la Estrategia Española de Movilidad  
Sostenible elaborada por el Ministerio de Medio Ambiente**

Marzo 2009



## Índice

|  |   |
|--|---|
| 1. Introducción .....                                | 3 |
| 2. Consideraciones generales .....                   | 4 |
| 3. Comentarios sobre algunas medidas concretas ..... | 5 |
| 1. Fiscalidad .....                                  | 5 |
| 2. Regulación .....                                  | 6 |
| 3. Pago por uso .....                                | 6 |
| 4. Información al usuario .....                      | 6 |
| 5. Dimensión internacional .....                     | 7 |



## **1. INTRODUCCIÓN**

El RACC, con 100 años de historia, es hoy el mayor automóvil club de España con más de 1.100.000 de socios. El RACC, a través de su grupo de empresas presta servicios y productos de asistencia, seguros, viajes, gestoría y formación a sus socios en toda España.

Como entidad asociativa que es, con una clara vocación de servicio a la sociedad, el RACC trabaja a través de su Fundación para promover la movilidad sostenible, a través de iniciativas que mejoren la seguridad vial, hagan más fluida la gestión del tráfico y ayuden a minimizar el impacto de la movilidad sobre el medio ambiente. Todo ello se hace a partir de una visión amplia, en defensa de los intereses del conjunto de la ciudadanía.

El RACC considera muy oportuna la elaboración de la EEMS. El RACC considera que la EEMS es un primer paso imprescindible en el camino hacia una movilidad más sostenible en España y por ello se brinda a colaborar con el MMAMRM en su desarrollo y aplicación.

A continuación se presentan algunos comentarios y propuestas en relación a los contenidos de la EEMS.

## 2. CONSIDERACIONES GENERALES

1. La EMMS constituye un catálogo muy amplio de medidas interesantes -la mayoría de ellas -, pero que para ser aplicadas con el mayor impacto y la máxima eficiencia posibles deberían ser debidamente priorizadas. Esta priorización debería servir tanto para ordenar las distintas medidas planteadas según su importancia, como para elaborar un posible calendario para su ejecución.
2. Priorizar las medidas no siempre es fácil, pero en general es posible. El instrumento básico a aplicar es el análisis coste-beneficio. Dicho análisis puede permitir saber qué iniciativas son socialmente rentables y, dentro de éstas, las que tienen un mayor impacto positivo. Estas medidas son las que cabría aplicar en primer lugar o, en todo caso, las que merecerían una mayor dedicación y esfuerzo.
3. La profundidad y dispersión de medidas que plantea la EEMS da una idea de la relevancia de los problemas existentes y de los retos que supone tratar de superarlos. Por ello parece razonable tratar de enmarcar todas estas iniciativas bajo el paraguas de una ley marco de la movilidad sostenible. De hecho dicha ley replicaría otras ya existentes a nivel autonómico.

La elaboración de una ley marco de movilidad sostenible podría facilitar que existiese una adecuada coherencia entre las numerosas medidas que se plantea. Además podría propiciar una ejecución más fácil de las mismas por parte de las distintas administraciones implicadas, central, autonómica y local. Finalmente, es indudable que la elaboración de una ley de este tipo daría al reto de la movilidad sostenible una unidad conceptual y una visibilidad política que, de otra forma, difícilmente conseguirá.

4. La EMMS prevé que el seguimiento y revisión de su aplicación sea realizado por el llamado Grupo de Trabajo Interministerial. La existencia de dicho grupo debe ser bienvenida y, en la medida de lo posible, reforzada.

Pero no hay que olvidar que además de los Ministerios de la Administración Central del Estado hay otros muchos agentes implicados: desde las Administraciones territoriales, hasta multitud de actores privados que pueden jugar un papel facilitador muy importante. Por ello se propone la creación de un Comité de Seguimiento de la EEMS que, bajo el liderazgo de la Administración Central, dé cabida a todos estos agentes. En este sentido el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial, órgano consultivo reglado de composición público-privada, se perfila como un referente interesante que habría que tomar en consideración.

No hay que olvidar que, en última instancia, muchas de las iniciativas que se contemplan en la EEMS aspiran a propiciar cambios de actitud y de hábitos importantes en ciertos colectivos de nuestra sociedad y, por ello, la implicación de sus representantes en este Comité de Seguimiento se antoja imprescindible.

### 3. COMENTARIOS SOBRE ALGUNAS MEDIDAS CONCRETAS

En el anexo a este documento se incluyen comentarios específicos y propuestas sobre distintos apartados contenidos en la EEMS.

De forma más genérica, sin embargo, el RACC quiere hacer los siguientes comentarios en relación a las medidas que se contemplan en el borrador propuesto.

1. **Fiscalidad.** La fiscalidad es seguramente el instrumento más potente y más inmediato de que disponen los Gobiernos para corregir las externalidades que la movilidad genera sobre el medio ambiente. En el anejo incluimos el documento “Propuesta de reforma de la fiscalidad sobre el automóvil” elaborado por el RACC en el año 2007, en el que se plantea una batería importante de medidas para propiciar una movilidad cada vez más sostenible.

En línea con lo que se apunta en ese documento, un elemento fundamental de la fiscalidad ambiental debe ser promover una igualdad de trato entre los distintos sectores. En particular, en el caso de las emisiones de CO<sub>2</sub>, parece imprescindible que se plantee, al menos como objetivo a largo plazo, que la fiscalidad que soporte la tonelada de CO<sub>2</sub> emitida sea igual, con independencia de donde se origine la emisión.

En este sentido resulta sorprendente la gran disparidad existente en la aplicación del impuesto sobre hidrocarburos. Como se puede ver en el cuadro adjunto existen grandes diferencias en la aplicación de este impuesto a los distintos modos de transporte, así como a otros sectores de la economía.

**Fiscalidad sobre los carburantes en los diferentes sectores**

|                   | Sector        | Impuesto                     | Tipo impositivo   |
|-------------------|---------------|------------------------------|---|
| <b>Transporte</b> | Carretera     | Impuesto sobre hidrocarburos | Gasolina 395,7 euros/1000 l<br>Gasoil 302 euros/1000 l                              |
|                   | Aviación      | Impuesto sobre hidrocarburos | Exento, salvo la aviación privada de recreo   |
|                   | Navegación    | Impuesto sobre hidrocarburos | Exento, salvo la navegación privada de recreo                                       |
|                   | Ferrocarril   | Impuesto sobre hidrocarburos | Exento  |
| <b>Otros</b>      | Electricidad  | Impuesto sobre electricidad  | 5,113 %   |
|                   | Agricultura   | Impuesto sobre hidrocarburos | Tipo reducido 78,7€/1.000l  |
|                   | Industria (*) |                              | Precio del derecho de emisión: de 10€ a 20€ por tonelada de Co <sub>2</sub> emitida |

Fuente: Cristina de Gispert (2008)

(\*) los sectores afectados son: eléctrico, cogeneración, otras instalaciones de combustión, refinerías, siderurgia, cemento/cal, vidrio, cerámica, papel/cartón. Ver [www.mma.es/secciones/cambio\\_climatico/documentacion\\_cc/normativa\\_cc/pdf/acu\\_cm\\_asi\\_ind\\_pna2.pdf](http://www.mma.es/secciones/cambio_climatico/documentacion_cc/normativa_cc/pdf/acu_cm_asi_ind_pna2.pdf), y [http://noticias.juridicas.com/base\\_datos/Admin/11-2005.html](http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/11-2005.html)

Propiciar una convergencia del tipo impositivo del impuesto sobre hidrocarburos o su equivalente supone, sin duda, un cambio estructural de primer orden, que sólo puede abordarse desde una perspectiva a largo plazo, y, en algunos casos, únicamente desde una perspectiva europea.

Pero es imprescindible que ese acercamiento de tipos impositivos se produzca pues sólo en ese caso existirá realmente un trato de equidad entre los distintos sectores. Además, la convergencia de tipos impositivos resulta fundamental para lanzar una señal adecuada al mercado y para que este propicie una reducción de las emisiones totales de CO<sub>2</sub> de la forma más eficiente posible.

- Regulación.** La regulación es el otro gran instrumento de que disponen los poderes públicos para corregir los fallos del mercado. En el marco de la EEMS, parece fundamental que España apoye de forma decidida los esfuerzos de la Comisión Europea para introducir estándares de consumo cada vez más exigentes para los automóviles. La reciente propuesta de fijar un límite de 130 gr. de CO<sub>2</sub> por Km para el año 2015, y de 95 gr. de CO<sub>2</sub> por Km para el año 2020 es un avance significativo. Es muy importante, sin embargo, que el límite de 95 gr. de CO<sub>2</sub> por Km para el año 2020 no se module en función del peso del vehículo, pues ello entraría en clara contradicción con la intención de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>.
- Pago por uso.** El desarrollo de nuevas tecnologías, así como las recientes dificultades por las que atraviesan las finanzas públicas, en general favorecen la implantación progresiva de sistemas de pago por uso de las carreteras. En España el sistema de peajes se ha desarrollado de forma selectiva desde los años 60. Este sistema, que ha facilitado la modernización del sistema de carreteras, ha propiciado, sin embargo, algunos agravios territoriales notables.

En la perspectiva de una generalización cada vez mayor de los sistemas de pago por uso, parece imprescindible que la EEMS incorpore de forma clara esta cuestión. En particular, cabría definir los criterios básicos que deben guiar la aplicación del sistema de peajes, no sólo como método de financiación de ciertas infraestructuras, si no, sobre todo, como elemento de gestión de la demanda. Además, dada la desequilibrada situación de partida, resultaría conveniente establecer criterios que propiciasen que el sistema fuese más equitativo entre territorios.

En todo caso el RACC considera que la posible extensión de los sistemas de pago por uso no debería, en ningún caso, suponer un aumento de las cargas financieras que ya soportan los conductores.

- Información al usuario.** Ya se ha dicho que, en última instancia, el éxito de una parte importante de las medidas que plantea la EEMS pasa por el cambio de comportamiento de los usuarios. Para ello es imprescindible que estos estén debidamente informados. En este sentido, por lo que se refiere a información sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> de los automóviles, la EEMS hace

referencia (punto 6.2.9) a la base de datos del IDAE. El RACC propone que se haga referencia también al sistema de clasificación Ecotest (elaborado por el ADAC- Automóvil Club Alemán-, y la FIA Foundation) que clasifica los coches disponibles en el mercado no sólo en función de sus emisiones de CO<sub>2</sub>, sino teniendo en cuenta también sus emisiones de gases y partículas nocivos para la salud ([www.ecotest.com](http://www.ecotest.com))

5. **Dimensión internacional.** Las emisiones de CO<sub>2</sub> o de gases de efecto invernadero y el cambio climático son problemas globales que requieren una solución global. De nada sirve que España o la Unión Europea hagan esfuerzos ímprobos para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> si ello no se ve acompañado de un comportamiento similar a nivel mundial. Ello es importante en la medida en que las previsiones sobre la evolución de la movilidad a medio y largo plazo indican que ésta crecerá de forma espectacular en los países emergentes (China, India y Brasil, fundamentalmente).

Por ello resulta fundamental que, más allá, de las medidas *internas* que se planteen, exista también una estrategia clara de involucración a nivel mundial. Particularmente ello es importante en la definición de la estrategia o del marco post-Kyoto. Aunque ello no forma propiamente parte de las medidas a aplicar a nivel nacional, sí debería mencionarse de forma más explícita en las EEMS pues esa implicación de España y la Unión Europea a nivel internacional resulta muy importante para propiciar una movilidad más sostenible y para dar respuestas a problemas de dimensión global.