



Congreso Nacional del Medio Ambiente

CUMBRE DEL DESARROLLO SOSTENIBLE

---

**Santos Núñez del Campo**

Gerente de medio ambiente.

RENFE Operadora.



# **Fiscalidad como herramienta de la gestión ambiental: El caso del transporte**

**renfe**

Dirección General Económico-Financiera  
y de Planificación

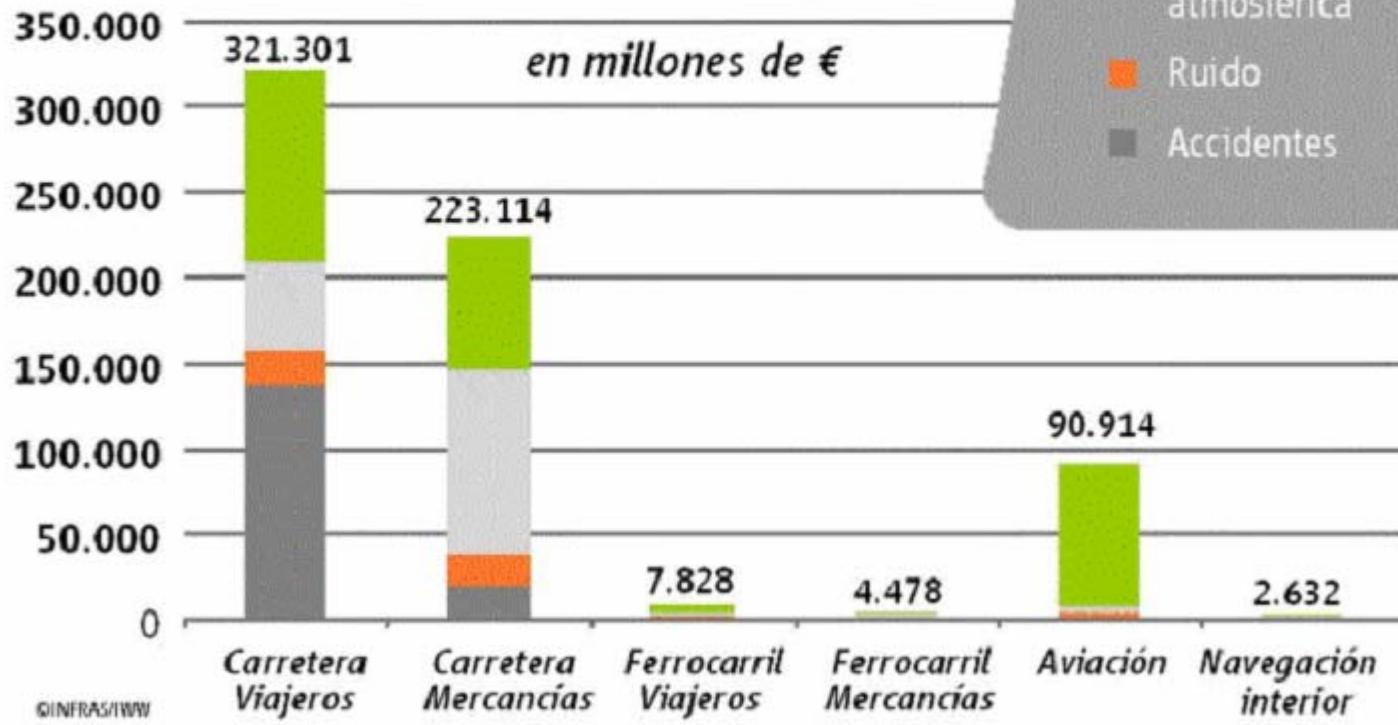
30/11/2006

**Santos Núñez del Campo**

**Gerente de Medio Ambiente**

## Costes externos del transporte

Eu 17 año 2000: 0,650 billones de € (7.3% pib)

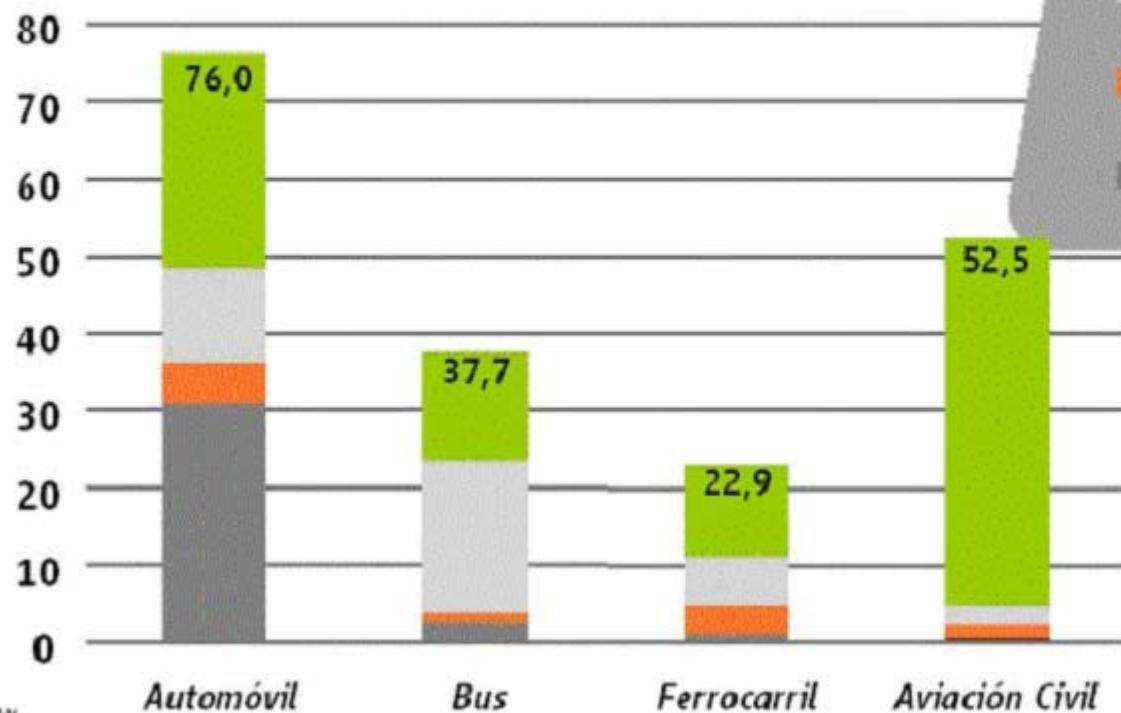


*Automóviles:43%; Camiones:34%; Aviación Civil:14%; Ferrocarril:1,9%;  
C.climático:30%; Cont. Atmosférica:27%; Accidentes:24%; Ruido: 7%*



## Costes externos unitarios medios: Viajeros

€/1.000 PKM

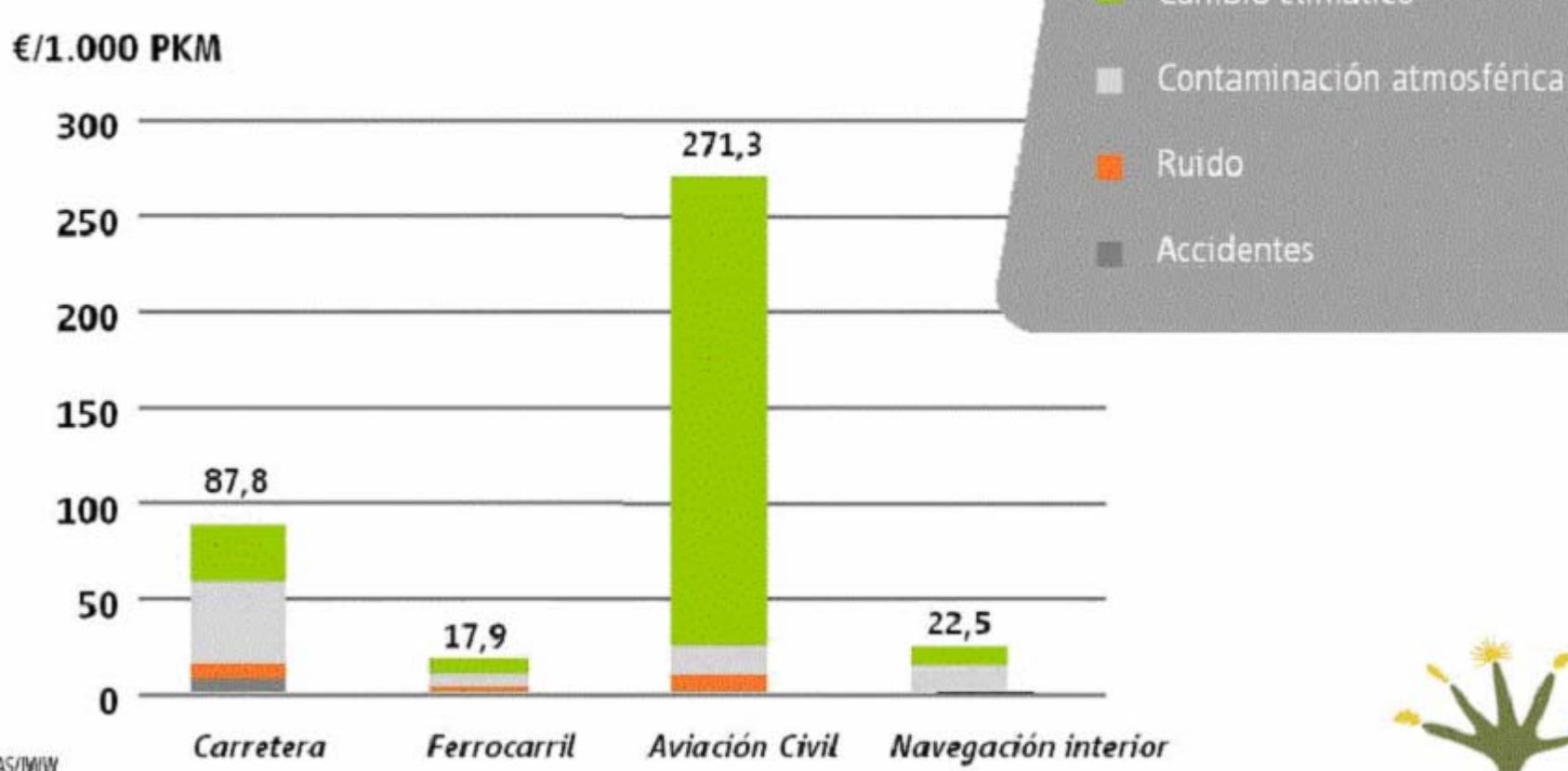


© INFRAS/INVI

*Relación Costes Otros Modos/Ferrocarril*  
Automóviles: 3,3; Bus: 1,7; Aviación Civil: 2,3



## Costes externos unitarios medios: Mercancías



*Relación Costes Otros Modos/Ferrocarril*

*Carretera: 4,9; Aviación Civil: 15,2; Navegación Interior: 1,3*



## Costes Externos del transporte en España (I)

País	Costes externos sin congestión (millones de €)	% Costes externos sobre PIB
Austria	16.573	8,09
Bélgica	22.293	8,98
Dinamarca	11.084	6,28
Finlandia	7.257	5,51
Francia	87.495	6,23
Alemania	149.054	7,36
Grecia	13.528	11,00
Irlanda	6.831	6,60
Italia	95.238	8,17
Luxemburgo	1.566	7,48
Holanda	30.468	7,60
Iliruega	7.860	4,48
Portugal	12.717	11,03
<b>España</b>	<b>58.161</b>	<b>9,56</b>
Suecia	13.686	5,55
Suiza	13.845	5,33
Reino unido	102.619	6,63
<b>Eu 17</b>	<b>650.275</b>	<b>7,26</b>

Fuente

Infras AG- IWW Karlsruhe (2000)



## Transporte: La industria de los costes externos

### Costes externos del transporte en España

Comparando con la media europea:

- **Mayor Coste Externo Total** en términos de PIB

- » España = 9,56% PIB
  - » EU17 = 7,26% PIB
- (+32%)

- **Estructura modal** de costes externos **diferente**

- **Mayor** peso relativo de los **camiones** y de la **aviación civil**
- **Menor** peso relativo de los **automóviles**

- Los **costes de congestión** son **ligeramente inferiores** a la media europea

- **0,64%** para España; **0,70%** para EU17
- Como en el resto de Europa, crecientes y concentrados.

## Transporte: La industria de los costes externos

### Costes externos del transporte en España

- Distinta estructura por tipo de coste externo
  - Cambio climático, España: **36%** del total,  
media EU17: 30%
  - Cont. atmosférica, España: **22%** del total,  
media EU17: 27%
  - Accidentalidad, España: **23%** del total,  
media EU17: 24%
  - Cont. acústica, España: **6%** del total,  
media EU17: 7%

A tener en cuenta: los **condicionantes geográficos** (periferidad, tamaño de país, modelo poblacional).

## Herramientas para la internalización

# Herramientas para la internalización de costes externos (según Infras/IWW)

Son un primer paso para el desarrollo de la **movilidad segura y sostenible**, para la mejora sustancial de la **sostenibilidad y competitividad** europea

## 1. HERRAMIENTAS IMPOSITIVAS

- Implantación de **tasas a vehículos pesados** en las carreteras europeas, de acuerdo con los costes externos generados (Suiza, Alemania, "euroviñeta").
- Implantación de **peajes urbanos** para gestionar la congestión (Londres).
- Consideración de la **eficiencia ambiental** en los **cáñones** de infraestructura ferroviarios (Libro Blanco UE).
- Escenario europeo común para el **precio de los combustibles**.
- Inclusión del **transporte aéreo** en el sistema impositivo europeo, para evitar la distorsión fiscal.

## Herramientas para la internalización

# Herramientas para la internalización de costes externos (según Infras/IWW)

### 2. HERRAMIENTAS DE PLANEACIÓN

- Integración de políticas territoriales (urbanas e interurbanas) y de transporte. Disminución de la "necesidad de movilidad."
- Creación de fondos multimodales orientados para financiar nuevas infraestructuras, a partir de las tasas por el uso de las infraestructuras existentes.
- Construcción de nuevas infraestructuras para el transporte con menores costes externos unitarios (transporte intermodal, transporte ferroviario, etc.).

### 3. HERRAMIENTAS DE GESTIÓN DE LA DEMANDA

- Uso intensivo de las nuevas tecnologías en la gestión viaria (ITS), especialmente en nodos y conexiones intermodales.
- Promoción de estilos de conducción ecológicos y seguros.
- Moderación y enfriamiento de la circulación. Limitaciones de velocidad.
- Mejor definición de las responsabilidades por daño ambiental y/o accidente viario.

*¿Quién contamina paga?*

## En el sector del transporte... ¿Quién contamina paga?

La respuesta es: “**muy poco**”

1. Gravámenes a los **combustibles**
2. Impuestos sobre los **vehículos**
3. Otros tributos (tasas, cánones) sobre la **utilización de las infraestructuras.**

Algunos casos:

- Tasa de congestión (Londres, Estocolmo, etc.)
- Tasa para camiones (Austria, Suiza, Alemania)
- Euroviñeta
- Transporte aéreo (discriminación por ruido)



*¿Quién contamina paga?*



## Un mosaico de exclusiones

- 1. Transporte aéreo:** queroseno, IVA.
- 2. CO<sub>2</sub>:** transporte aéreo, transporte marítimo.
- 3. Uso de la infraestructura:** transporte por carretera.



## Dos paradojas ferroviarias

- 1. Kioto**
- 2. El canon por el uso de la infraestructura**



## **Los problemas de financiación de la movilidad sostenible**

### **El problema de la financiación de las infraestructuras europeas de transporte**

- Un contexto **presupuestario restrictivo**.
- Unas **aportaciones europeas decrecientes** a medio-largo plazo
- “Nuevas” **necesidades**:
  - Conservar el “stock”
  - Nodos intermodales
- Alta **sensibilidad social** a cambios e innovaciones impositivas
- El **transporte como sistema**: necesidad de unidad de mercado
- **Muchos agentes públicos** involucrados (UE -> ayuntamiento)
- Necesidad de **financiación mixta-privada**
  - El reto de involucrar a la iniciativa privada a costes razonables (< costes de oportunidad)

**Los problemas de financiación de la movilidad sostenible**



**Preguntas:**

**¿Cómo se financia un sistema más sostenible?**

**¿Quién financia los costes de transición hacia un sistema más sostenible?**

**¿Está la sociedad dispuesta a asumir estos costes?**

**¿Puede ayudar un sistema tributario más finalista?**



## **Los problemas de financiación de la movilidad sostenible**

**“La fiscalidad ambiental en el transporte, dentro de una estrategia transversal que integre otras políticas, con un enfoque intermodal y en un marco europeo, puede ser una herramienta efectiva para la internalización de los costes externos, necesaria para disponer de los recursos imprescindibles para un sistema de transporte más sostenible”**

## Haciendo de la necesidad virtud: Fiscalidad y tarificación ambiental en el transporte. La senda española (PEIT)

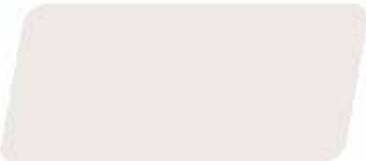
### Financiación del sistema y tarificación: Unión Europea

La Unión Europea considera como instrumento económico básico en la fiscalidad del transporte **el pago por el usuario** de:

- El coste de las **infraestructuras**.
- Los **costes externos** de la actividad del transporte.

Procedencia de los recursos financieros: Hacia el **principio de la tarificación**.

- Conciencia de la existencia de **costes externos generados por los usuarios**.
- Desarrollo de **políticas de tarificación** bajo el principio de "quien contamina paga".
- Surgimiento de **iniciativas que eluden el principio de desafectación impositiva** (caja única) por medio de un fondo especial.



## Haciendo de la necesidad virtud: Fiscalidad y tarificación ambiental en el transporte. La senda española (PEIT)

### Escenario PEIT 2020

**Escenario previsto en el PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE 2005-2020**, intermedio entre los escenarios ambiental y tendencial.

Supone una **aproximación progresiva y realista** hacia el escenario ambiental, con una reducción continua de las externalidades a un ritmo que no ponga en riesgo el funcionamiento económico y del sistema de transportes.

- Internalización a medio y largo plazo de costes.
- Cambio modal perceptible a largo plazo.
- Adaptación continuada de los operadores a las **nuevas condiciones**, progresivamente más exigentes.
- Impacto progresivo sobre la demanda de transporte, perceptible a largo plazo.
- Favorece en el medio plazo la competitividad de los operadores y de la economía.
- Aumento de la innovación en el sector.

**Haciendo de la necesidad virtud: Fiscalidad y tarificación ambiental en el transporte. La senda española (PEIT)**

## **Financiación del sistema y tarificación: PEIT 2005-2020**

**La fiscalidad del transporte debe emitir las señales adecuadas a los objetivos estratégicos del PEIT, para no distorsionar el funcionamiento del sistema.**

En el corto plazo, el **Gobierno** marcará lo antes posible la **línea a seguir** en los próximos años, definiendo:

- Los **instrumentos de seguimiento y coordinación**
- La **valoración de las externalidades** sociales y ambientales

Con el desarrollo de una **Ley Marco de Financiación del Sistema de Transporte**, que garantice:

- La **estabilidad y eficiencia en las inversiones**
- La **transparencia** en la formación de los **precios** de transporte

## Haciendo de la necesidad virtud: Fiscalidad y tarificación ambiental en el transporte. La senda española (PEIT)

### Fases temporales del escenario PEIT 2020: Internalización de costes

El escenario PEIT 2020 se plantea en **tres fases temporales** que permiten avanzar progresivamente en la **compatibilidad** del sistema de **transporte** con los principios del **desarrollo sostenible**.

#### 2005-2008

- Definición de las externalidades del transporte y las alternativas de internalización.
- Puesta en marcha de experiencias piloto en gestión de la demanda.

#### 2009-2012

- Utilización práctica de medidas de gestión de la demanda.
- Comienzo de la aplicación de instrumentos de internalización.

#### 2013-2020

- Integración plena de los objetivos medioambientales y de desarrollo sostenible en el transporte.
- Consolidación de los instrumentos de gestión e internalización precisos con el cambio modal y la reducción de externalidades.

# Gracias por su atención

