

**REPERCUSIONES TRIBUTARIAS QUE TENDRÁ LA LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO Y
TRANSICIÓN ENERGÉTICA PARA LA RECAUDACIÓN DEL IMPUESTO ESPECIAL SOBRE
DETERMINADOS MEDIOS DE TRANSPORTE EN CANARIAS.**

**TAX IMPLICATIONS OF THE LAW ON CLIMATE CHANGE AND ENERGY TRANSITION FOR
THE COLLECTION OF EXCISE DUTY ON SPECIAL TAX ON CERTAIN MEANS OF
TRANSPORT IN THE CANARY ISLANDS.**

Autor/a: Alejandra Jiménez Cologan
Pedro Manuel Sosa Sureda

Tutor/a: Dr. Álvaro González Lorente

GRADO EN ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN DE EMPRESAS
FACULTAD DE ECONOMÍA, EMPRESA Y TURISMO
Curso Académico 2020 / 2021

En La Laguna a 6 de julio de 2021

RESUMEN

En este estudio, tratamos de analizar los efectos que tendrá el Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte tras la reciente aprobación de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

La prohibición de matricular determinados vehículos de combustión a partir del año 2040, medida que incorpora la Ley 7/2021, supondrá, entre otros efectos, una pérdida de la capacidad de recaudación de este impuesto que irá disminuyendo hasta ser nula a partir de 2040 para la matrícula de "turismos", medio de transporte objeto de análisis del presente trabajo. Trataremos de evidenciar cómo el vehículo de combustión perderá protagonismo en beneficio del vehículo eléctrico.

Al final del estudio, se plantea la Metodología de Superficie de Respuesta, con dos escenarios, para intentar hacer una aproximación a cuánto y cómo va a dejar de recaudar Canarias a partir del año 2019 y hasta el año 2040.

ABSTRACT

In this study, we attempt to analyse the effects that the Special Tax on Certain Means of Transport will have following the recent approval of Law 7/2021, of 20 May, on climate change and energy transition.

The ban on registering certain combustion vehicles as of 2040, a measure included in Law 7/2021, will mean, among other effects, a loss of the revenue-raising capacity of this tax, which will decrease until it is zero as of 2040 for the registration of "passenger cars", the means of transport analysed in this paper. We will try to show how the combustion vehicle will lose prominence to the electric vehicle.

At the end of the study, the Response Surface Methodology is used, with two scenarios, to try to make an approximation of how much and how the Canary Islands will cease to collect from 2019 until 2040.

Palabras claves: Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, Ley de Cambio Climático y Transición Energética, Canarias, Vehículo de combustión.

Keywords: Special Tax on Certain Means of Transport, Climate Change and Energy Transition Law, Canary Islands, Combustion Vehicles.

Índice de contenidos:

1. INTRODUCCIÓN.....	4
2. LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA.....	5
3. IMPUESTO ESPECIAL SOBRE DETERMINADOS MEDIOS DE TRANSPORTE	7
3.1. BASE IMPONIBLE	9
3.2. TIPO IMPOSITIVO.....	9
3.2.1. ¿Cómo se calcula?.....	11
4. ¿CÓMO AFECTA LA LCCTE AL IEDMT?.....	13
5. ¿IEDMT SE PUEDE CONSIDERAR UN IMPUESTO AMBIENTAL?	17
6. ANÁLISIS	19
6.1. ¿CUÁNTO SE RECAUDA EN CANARIAS?.....	19
6.2. ¿CUÁNTO SE DEJARÁ DE RECAUDAR EN CANARIAS?	22
6.2.1. Escenario Optimista	23
6.2.2. Escenario Realista	25
7. CONCLUSIÓN	30
8. BIBLIOGRAFÍA	32

Índice de tablas:

Tabla 1. Tipo impositivo del IEDMT previo a la reforma.....	9
Tabla 2. Tipo impositivo del IEDMT en Península.....	10
Tabla 3. Tipo impositivo del IEDMT en Canarias.....	10
Tabla 4. Propuesta de reforma del tipo impositivo del IEDMT.	13
Tabla 5. Posible nuevo tipo impositivo del IEDMT.....	15
Tabla 6. Datos de las matriculaciones de los epígrafes 1º y 2º.....	19
Tabla 7. Datos de las matriculaciones de los epígrafes 3º y 4º.....	19
Tabla 8. Datos de la recaudación del IEDMT 2006-2020.....	20

Índice de gráficos:

Gráfico 1. Matriculaciones y recaudación del IEDMT 2006-2020.	20
Gráfico 2. Escenario optimista: Epígrafe 2º.....	23
Gráfico 3. Escenario optimista: Epígrafe 3º.....	23
Gráfico 4. Escenario optimista: Epígrafe 4º.....	24
Gráfico 5. Escenario optimista: Recaudación anual del IEDMT 2019-2040.....	24
Gráfico 6. Escenario realista: Epígrafe 2º.....	27
Gráfico 7. Escenario realista: Epígrafe 3º.....	27
Gráfico 8. Escenario realista: Epígrafe 4º.....	27
Gráfico 9. Escenario realista: Recaudación anual del IEDMT 2019-2040.	29

1. INTRODUCCIÓN

El medio ambiente es un bien común que se debe cuidar y sostener para el disfrute y supervivencia de las generaciones venideras. La humanidad ha sido partícipe desde hace décadas del daño infringido sobre el entorno que nos rodea. El impacto, cada vez mayor, de la contaminación, es obra del conjunto de sectores partícipes en la economía y la sociedad.

El protagonismo que está ganando la problemática medioambiental sobre las emisiones de gases de efecto invernadero, en especial las emisiones de dióxido de carbono, ha puesto sobre la mesa la necesidad de una intervención inmediata por parte de los Estados miembros del “Acuerdo de París” de 2015 sobre cambio climático.

Para mitigar este problema, España, aprobó el 20 de mayo del 2021, la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, en adelante LCCTE, en la que se regulan una serie de objetivos y medidas para la descarbonización de la economía española. Uno de los sectores afectados, sería el del transporte, por su gran emisión de CO₂ a la atmósfera.

Paralelamente, el vehículo eléctrico (VE) en la industria del automóvil no ha surgido como una nueva configuración de vehículo disponible en el mercado, sino que, ha surgido para mitigar las emisiones de CO₂ en el sector del transporte, siendo este la única opción disponible en el futuro, como plantea la LCCTE, y, por tanto, el vehículo de combustión interna desaparecerá.

El automóvil, es un bien completamente presente en la sociedad, y como tal, existen un conjunto de impuestos adheridos a su compra o uso, que, para el caso de los vehículos eléctricos, están exentos del pago u obtienen bonificaciones fiscales que reducen la cuantía a pagar. Este hecho, invita a discutir el papel que tendrán los impuestos asociados a los vehículos (si mantienen su configuración actual) cuando el parque de turismos de España esté comprendido por vehículos 100% eléctricos. La recaudación de los impuestos obtenida por las instituciones públicas pertinentes se verá realmente reducida o será cero, por tanto, es oportuno, como objeto de este trabajo, estudiar el Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, en adelante IEDMT, conocido comúnmente como impuesto de matriculación.

El IEDMT, es un impuesto que grava la matriculación definitiva en España de vehículos, nuevos o usados, provistos de motor para su propulsión, cuyo tipo impositivo es del 0% para los vehículos eléctricos. Es evidente, que este impuesto no tendrá sentido alguno en el año 2040, cuando la matriculación de vehículos de combustión es legalmente inviable. Previamente, la matriculación de turismos de combustión será cada año menor, afectando a su vez, a una recaudación del impuesto menor, hasta recaudar la cifra de cero euros en el año 2040.

Como el IEDMT es gestionado por las Comunidades Autónomas, en la parte analítica de este trabajo se va a estudiar la recaudación que ha tenido este impuesto desde el año 2006 hasta el año 2020 en la Comunidad Autónoma de Canarias. Para ello, se realizarán los cálculos necesarios con datos provistos por la Agencia Tributaria Canaria. A su vez, se estudiará una evolución estimada de la recaudación desde el año 2019 hasta el año 2040. Para ello, se utilizará la

Metodología de superficie de respuesta, en la que se han supuesto dos escenarios. Uno optimista desde el punto de vista del medioambiente y de los conceptos recogidos en la LCCTE, que representa una disminución de la matriculación de turismos de combustión constante; y un segundo escenario más realista, en el que la disminución de la matriculación de turismos de combustión estará influenciada por la intervención de tres variables. Estas variables son: el precio del combustible, el número de puntos de recarga, y la media de vida útil de los turismos en España.

Primeramente, en el segundo capítulo de este trabajo se tratará en profundidad la LCCTE, sus objetivos y causas que han permitido vincular la trayectoria de el IEDMT. Se explicará en el capítulo tercero este impuesto en detalle, su configuración y cómo se aplica su tipo impositivo. En el capítulo cuarto, se exponen las propuestas presentes en la LCCTE para la modificación del IEDMT. El capítulo quinto, está reservado a la interpretación del IEDMT como un impuesto medioambiental. Por último, en el capítulo sexto se encuentra la parte analítica y la aportación propia sobre la evolución estimada que podría tener la recaudación de el IEDMT en la Comunidad Autónoma de Canarias.

2. LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA

Tras la crisis climática que se está viviendo actualmente y ante la necesidad de responder urgentemente a ello, el Gobierno de España presenta el 20 de mayo del 2020 ante el Congreso de los Diputados el Proyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética (PLCCTE), siendo la Comisión de Transición Ecológica y Reto Demográfico del Congreso de los Diputados la comisión competente para su tramitación. Se trata de hacer frente a este problema y de cumplir las obligaciones asumidas por los Estados Parte del “Acuerdo de París” de 2015 sobre cambio climático, adoptado en la 21ª Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, y que coincide con las advertencias realizadas por los principales organismos financieros internacionales y la Comisión Europea en su Comunicación sobre el Pacto Verde Europeo y en la Estrategia Europea de descarbonización a 2050.

El Acuerdo de París establece una arquitectura sólida y universal que tiene como objetivos globales, entre otros, mantener el incremento de la temperatura media global por debajo de los 2°C respecto a los niveles preindustriales e incluso, por debajo de 1,5°C. Para alcanzar este objetivo y el resto, todos los países se han comprometido a presentar sus contribuciones nacionales determinadas, debiendo recoger sus objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

La Unión Europea, principal impulsora de la respuesta internacional frente a la crisis climática desde 1990, se ha dotado de un marco jurídico amplio que le permitirá mantenerse a la vanguardia en la transición y cumplir con los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) a 2030, un 40% de reducción de GEI respecto al año 1990.

Por ello, en España se estaba llevando a cabo el PLCCTE, que finalmente se ha convertido en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, aprobada por el Congreso de los Diputados y publicada en el Boletín Oficial del Estado (BOE) el día 21 de mayo de 2021.

Los objetivos de esta Ley son los siguientes:

- Garantizar el cumplimiento de los objetivos del Acuerdo de París.
- Facilitar el proceso de descarbonización de la economía española, para garantizar el uso racional solidario de los recursos.
- Promover la adaptación a los impactos del cambio climático y la implantación de un modelo de desarrollo sostenible que genere empleo decente.
- Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del conjunto de la economía española en, al menos, un 23% respecto a las emisiones del año 1990.
- Alcanzar para el año 2030, una penetración de energías de origen renovable en el consumo de energía final de, al menos, un 42%.
- Mejorar para el año 2030, la eficiencia energética disminuyendo el consumo de energía primaria en, al menos, un 39,5%, con respecto a la línea de base conforme a normativa comunitaria.
- Alcanzar un sistema eléctrico con, al menos, un 74% de generación a partir de energías de origen renovable para el año 2030.

Siendo el objetivo principal, alcanzar la neutralidad climática a más tardar en el año 2050, es decir, equilibrar las emisiones de gases de efecto invernadero emitidas por las actividades de la economía española, igualando estas, a las que se eliminan a través de la absorción natural del planeta, basando el sistema de generación eléctrico exclusivamente en fuentes energéticas de origen renovable. Se crean dos figuras fundamentales para determinar el marco de actuación en materia de acción contra el cambio climático, siendo estas nuevas figuras: los Planes Nacionales Integrados de energía y Clima (PNIEC) y la Estrategia de Descarbonización a 2050. Estas dos herramientas permitirán lograr los objetivos de la LCCTE.

El PNIEC es fundamental para que en España se pueda cumplir de manera adecuada y responsable lo establecido en el Acuerdo de París. El primer PNIEC abarcará entre los años 2021 y 2030, donde se establece lo siguiente:

- Objetivos y contribuciones cuantitativas ajustados a la Ley, a nivel nacional y sectorial, de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y absorciones por los sumideros, de energías renovables y de eficiencia energética.
- Políticas y medidas correspondientes para alcanzar dichos objetivos.

- Cualquier otro objetivo, política o medida establecido en la normativa de la Unión europea vigente sobre la estructura y contenido de los Planes.

En cuanto a la Estrategia de Descarbonización a 2050, se establecerá una senda de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y de incremento de las absorciones por los sumideros del conjunto de la economía española, estableciendo las medidas necesarias, de acuerdo con la normativa de la Unión Europea, para que los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos, excluidos los matriculados como vehículos históricos, no destinados a usos comerciales, reduzcan sus emisiones, siendo vehículos con emisiones de cero gramos de CO₂ por kilómetro recorrido, no más tarde del año 2040, alcanzando en el año 2050 un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO₂. Esta estrategia será revisada cada cinco años.

Ambas serán aprobadas mediante Real Decreto del Consejo de Ministros, a propuesta de la Ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

Se crea el Comité de Personas Expertas de Cambio Climático y Transición Energética como órgano responsable de evaluar y hacer recomendaciones sobre las políticas y medidas de energía y cambio climático, incluidas las normativas. Se elaborará anualmente un informe que será remitido al Congreso de los Diputados y sometido a debate en el mismo, con la participación del Gobierno. Desarrollará su actividad con plena autonomía respecto de la Administración General del Estado y su composición será paritaria en mujeres y hombres.

En España, el sector de transporte representa alrededor del 25% de las emisiones totales de gases de efecto invernadero y casi el 40% de las emisiones de los sectores difusos (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, n.d.). Uno de los objetivos de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética es alcanzar en el año 2030 un sistema eléctrico con, al menos, un 70% de generación a partir de energías de origen renovable y reducir en ese mismo año las emisiones de gases de efecto invernadero del conjunto de la economía española en, al menos, un 23% respecto del año 1990. El PNIEC establecerá como hemos mencionado anteriormente unos objetivos para conseguirlo, uno de ellos es la penetración de vehículos matriculados con nulas o bajas emisiones directas de CO₂ en el parque nacional de vehículos según sus diferentes categorías en el año 2030, afectando esto, a la recaudación de algunos impuestos, entre ellos, al IEDMT. Este impuesto, que será objeto de estudio durante el trabajo, también se verá afectado por otros objetivos que establece la Estrategia de Descarbonización, que indica, que no más tarde del año 2040 los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos, excluidos los matriculados como vehículos históricos, no destinados a usos comerciales, serán vehículos con emisiones de cero gramos de CO₂ por kilómetro recorrido.

3. IMPUESTO ESPECIAL SOBRE DETERMINADOS MEDIOS DE TRANSPORTE

Los vehículos están gravados con una serie de impuestos, ya sea, por la compra-venta, utilización de este por las vías públicas, o impuestos relacionados con factores estrictamente necesarios para el funcionamiento de estos, como puede ser el consumo de combustibles. Concretamente, estos

impuestos son: el Impuesto al Valor Añadido o el Impuesto General Indirecto Canario (CCAA de Canarias), el Impuesto Especial sobre Hidrocarburos, y el Impuesto Especial sobre Combustibles Derivados del Petróleo (CCAA de Canarias), el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (más conocido como impuesto de circulación), y el Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte.

En este trabajo se hará hincapié en el Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte. Del conjunto de impuestos aplicables al sector del transporte, y como consiguiente a los medios de transporte, se estudiará la situación y progreso del IEDMT, fruto de las consecuencias dispuestas en la LCCTE, en base a que su tipo impositivo refleja la variable protagonista de los objetivos presentes en el PNIEC y Estrategia de Descarbonización a 2050.

El IEDMT se crea, y regula por la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, y tratando de compensar la pérdida recaudatoria que supuso la supresión del tipo impositivo incrementado del 33% del Impuesto sobre el Valor Añadido. La aplicación del IEDMT supuso la compensación por la pérdida recaudatoria que supuso haber dejado de aplicar el tipo incrementado del IVA.

En España, el IEDMT fue cedido a las CCAA en 2002. En 2008, con la Ley 51/2007, de 26 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 2008, se reestructura el IEDMT y a partir de 1 de enero entra en vigor la nueva fiscalidad sobre los vehículos vinculando los diferentes tipos impositivos a las emisiones de CO₂ de los mismos. Además, las CCAA haciendo uso de la potestad que les confiere el artículo 51 de la Ley 22/2009, de 18 de diciembre, por la que se regula el sistema de financiación de las Comunidades Autónomas de régimen común y Ciudades con Estatuto de Autonomía y se modifican determinadas normas tributarias, pueden incrementar los tipos establecidos en el artículo 70, apartado 1 de la Ley 38/1992 en hasta un 15%.

El IEDMT, conocido comúnmente como impuesto de matriculación, es un impuesto especial, que grava en fase única la primera matriculación definitiva en España de vehículos, nuevos o usados, provistos de motor para su propulsión, es decir, es un impuesto que se aplica con la compra del vehículo recayendo sobre las personas o entidades a cuyo nombre se realice la primera matriculación definitiva del medio de transporte adquirido. Por tanto, la obligación de pagar el impuesto recae sobre el propietario del vehículo reflejado en el permiso de circulación.

Desde una visión simple, el objetivo de los impuestos es financiar el gasto público, sin embargo, en ocasiones, también se utilizan para imponer ciertas acciones como disuadir el consumo de ciertos productos o fomentar o desalentar determinadas actividades económicas, como por ejemplo, compensar socialmente los efectos externos negativos de determinadas producciones o consumos, como el IEDMT.

Los impuestos han tenido a lo largo de la historia una función recaudatoria por parte de las administraciones públicas para hacer frente a los gastos públicos. Cada impuesto independientemente de su objeto, supone el pago de una cifra por contraprestación de un hecho. En el caso del IEDMT, supone el pago de un impuesto derivado de la matriculación de un vehículo, pero desde una visión más amplia, no solo como una herramienta recaudatoria, el IEDMT juega

el papel de ser un instrumento de política ambiental. En breves palabras, este impuesto tiene una alta vinculación con caracteres medioambientales, ya que su aplicación es en función de las emisiones de CO₂ de los vehículos por kilómetro recorrido.

3.1. BASE IMPONIBLE

La Base imponible del impuesto es, para los medios de transporte nuevos, el importe de la adquisición del medio de transporte que se haya determinado como base imponible a efectos del Impuesto sobre el Valor Añadido, sin embargo, en la Comunidad Autónoma de Canarias, no formará parte de la base imponible las cuotas del Impuesto General Indirecto Canario soportadas directamente por el vendedor del medio de transporte. Para los medios de transporte usados, la base imponible será su valor de mercado en la fecha de devengo del impuesto. Mencionar, que el IEDMT se devenga en el momento en el que el sujeto pasivo presente la solicitud de la primera matriculación definitiva del medio de transporte.

3.2. TIPO IMPOSITIVO

Antes de explicar el tipo impositivo del IEDMT, hay que destacar que los tipos de gravamen de este impuesto fueron objeto de una reestructuración introducida por la disposición adicional octava de la Ley 34/2007, 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, con efectos del 1 de enero de 2008. Esta ley dicta un conjunto de actos necesarios para el cuidado de la calidad del aire y la limitación de emisiones de GEI.

Antes de la indicada reforma del IEDMT, el tipo impositivo se basaba en la cilindrada del vehículo y también en el tipo de combustible: Gasolina o Diesel. De un modo simple, el impuesto era más gravoso para aquellos consumidores que quisieran ser propietarios de un coche más potente o mejor.

	7%	12%
Gasolina	Hasta 1.600 cc.	Más de 1.600 cc.
Diesel	Hasta 2.000 cc.	Más de 2.000 cc.

*Tabla 1. Tipo impositivo del IEDMT previo a la reforma.
Fuente. Elaboración propia a partir de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.*

De esta manera, a los vehículos de gasolina que tenían hasta 1.600 centímetros cúbicos de cilindrada, se les aplicaba un tipo de gravamen del 7% del impuesto y, si tenían más de 1.600 centímetros cúbicos, se les aplicaba un 12%.

A los vehículos diésel que tenían hasta 2.000 centímetros cúbicos de cilindrada, se les aplicaba un tipo de gravamen del 7% y, si tenían más de 2.000 centímetros cúbicos, se les aplicaba el 12%.

La nueva regulación del IEDMT, en vigor a partir del 1 de enero de 2008 de conformidad con lo dispuesto en el segundo párrafo de la citada disposición adicional octava de la Ley 34/2007, se

caracteriza porque los tipos de gravamen se establecen en función de las emisiones de CO₂ por cada kilómetro recorrido. El dióxido de carbono es uno de los principales gases del efecto invernadero, que en el caso que nos ocupa, se produce por el uso de combustibles fósiles en la propulsión de medios de transporte. Del conjunto de gases que intervienen en el calentamiento global, el CO₂ no es el más potente, pero sí el más dañino debido a su alta contribución, 80,4% sobre el total de GEI en el año 2019, a su vez, el sector del transporte genera el 17,15% del total de las emisiones de CO₂ del resto de ramas de actividad de la economía española (Instituto Nacional de Estadística, 2020.). Ante tal afirmación, y de la necesidad de controlar las emisiones de este gas, es más práctico aplicar el IEDMT en función de la cantidad de CO₂ emitido por los vehículos. La variable “CO₂” frente a la variable “cilindrada de un vehículo”, tiene una conexión mucho más directa con la contaminación, es decir, es un dato que permite saber con más exactitud cuánto de contaminante es un medio de transporte.

A continuación, se muestra cómo se aplica el tipo impositivo, y a qué vehículo se aplica dependiendo de las emisiones CO₂ que emite:

Epígrafe	Emisiones (CO ₂)	Península
1º y 6º	<= 120 g/km	0%
2º y 7º	> 120 g/km	4,75%
3º y 8º	>= 160 g/km < 200 g/km	9,75%
4º y 9º	>= 200 g/km	14,75%
5º		12%

Tabla 2. Tipo impositivo del IEDMT en Península.
Fuente. Elaboración propia a partir de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

En Canarias se reduce el tipo impositivo en un 1% quedando la tabla anterior de la siguiente manera:

Epígrafe	Emisiones (CO ₂)	Canarias
1º y 6º	<= 120 g/km	0%
2º y 7º	> 120 g/km	3,75%
3º y 8º	>= 160 g/km < 200 g/km	8,75%
4º y 9º	>= 200 g/km	13,75%
5º		11%

Tabla 3. Tipo impositivo del IEDMT en Canarias.
Fuente. Elaboración propia a partir de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

A continuación, se explicarán las tablas anteriores con respecto a Canarias, explicando los epígrafes 1º, 2º, 3º y 4º, dentro de los cuales, se regulan los vehículos denominados “turismos”, protagonista en el estudio, ya que, nuestro estudio estará enfocado en los turismos, por ser el medio de transporte con más relevancia en cuanto a tamaño y recaudación por parte de los organismos competentes, por tanto, los epígrafes más relevantes dispuestos en la Ley 38/2007 serán los siguientes:

- Epígrafe 1º: se les aplica el 0% a vehículos cuyas emisiones oficiales de CO₂ no sean superiores a 120 g/km.

- Epígrafe 2º: se le aplica el 3,75% a vehículos cuyas emisiones oficiales de CO₂ sean superiores a 120 g/km y sean inferiores a 160 g/km.
- Epígrafe 3º: se les aplica el 8,75% a vehículos cuyas emisiones oficiales de CO₂ no sean inferiores a 160 g/km y sean inferiores a 200 g/km.
- Epígrafe 4º: se les aplica el 13,75% a vehículos cuyas emisiones oficiales de CO₂ sean iguales o superiores a 200 g/km y a los vehículos respecto de los que sea exigible la medición de sus emisiones de CO₂, cuando estas no se acrediten.

Para saber cuánto CO₂ emite un coche, y por consiguiente el impacto medioambiental que causa, y poder aplicar el porcentaje adecuado en relación con lo anterior, desde el 1 de enero de 2021 el impuesto de matriculación se calcula teniendo en cuenta las homologaciones bajo el ciclo WLTP, anteriormente se calculaba a partir del NEDC.

El NEDC y el WLTP, son el conjunto de procedimientos mediante los cuales se determina el consumo, emisiones y eficiencia de los vehículos, la diferencia de uno u otro radica en que, el WLTP obtienen unas homologaciones más reales, incrementando las emisiones legales de un coche en aproximadamente un 20%, además de establecer unos estándares para los vehículos híbridos y eléctricos, siendo estos últimos, parte de la solución al cambio climático como señalamos anteriormente. Esta nueva manera de medición lleva a una subida del impuesto de matriculación y con ello, a una subida del precio del vehículo, ya que, cuanto más contamine el vehículo, más se debe pagar.

Quedan exentos del pago de este impuesto, los vehículos automóviles matriculados a nombre de personas minusválidas, los taxis o auto taxis, los vehículos automóviles matriculados para las actividades de alquiler, los vehículos de autoescuela, los vehículos que se matriculen como consecuencia del traslado de la residencia habitual de su titular desde el extranjero al territorio español, los vehículos en régimen de matrícula diplomática y los vehículos cuyas emisiones de CO₂ homologadas por el fabricante no superen los 120 gr/km. Cabe destacar, que las familias numerosas tienen derecho a la reducción del pago de este impuesto de un 50% y en el caso de las autocaravanas de un 30%. Aunque no sean objeto de este estudio, mencionar que también están exentos del pago de este impuesto, algunos vehículos especiales, como son: los buques o embarcaciones de recreo o deportes náuticos cuando la titularidad corresponda a escuelas deportivas reconocidas oficialmente y las embarcaciones que solo tienen como método de impulso el uso de remo o pala y los veleros de categoría olímpica.

3.2.1. ¿Cómo se calcula?

Para calcular el IEDMT se debe tener en cuenta lo siguiente:

- Tipo de vehículo (nuevo o importado)
- Dónde será matriculado el vehículo

- La base imponible del vehículo en factura
- Emisiones de CO₂ del vehículo
- Si el propietario es una persona con discapacidad para su uso exclusivo
- Si el vehículo es destinado a taxi, autoescuela o alquiler
- Si es destinado al uso exclusivo de familia numerosa

El IEDMT se calcula de la siguiente manera:

IEDMT = Base imponible o Valor de mercado x Porcentaje emisiones CO₂.

Ejemplo: El vehículo se va a matricular en Canarias, siendo la base imponible en factura de 12.000,00 euros, según el protocolo WLTP tiene un nivel de emisiones de CO₂ de 140 g/km, no siendo el propietario una persona con discapacidad, ni miembro de una familia numerosa, ni el vehículo destinado a taxi, autoescuela o alquiler, el impuesto de matriculación sería de 450,00 euros.

IEDMT= 12.000,00 x 3,75% = 450,00 euros.

Se aplica un porcentaje de 3,75% porque el vehículo emite unas emisiones de más de 120 y menos de 160 g/km.

Con los mismos datos del ejemplo anterior:

- Si se hubiese matriculado en la Península, el porcentaje de emisiones hubiese aumentado en un 1%, es decir, el porcentaje sería de 4,75%, siendo el IEDMT de 570,00 euros.
- Si el vehículo es destinado al uso exclusivo de familia numerosa, el IEDMT sería de 225,00 euros, ya que, tienen derecho a una reducción del 50% de dicho impuesto.

IEDMT = (Base imponible x Reducción de la Base Imponible) x Porcentaje emisiones CO₂

IEDMT= (12.000,00 x 50%) x 3,75% = 225,00 euros.

- Si el propietario fuese una persona con discapacidad, el IEDMT sería de cero euros, ya que, estaría exento de pagar este impuesto.
- Si el vehículo fuese destinado a taxi, autoescuela o alquiler, el impuesto de matriculación sería de cero euros, ya que, están exentos de pagar este impuesto.

Por lo general, el precio de los coches que están a la venta llevan incluidos el impuesto de matriculación y suele ser el concesionario el que se encarga de tramitar y pagar este impuesto en la Agencia Tributaria mediante los modelos 576, 06 o 05.

4. ¿CÓMO AFECTA LA LCCTE AL IEDMT?

Como se nombra al principio del trabajo, en el PLCCTE se crean dos nuevas figuras fundamentales para determinar el marco de actuación en materia de acción contra el cambio climático, estos son: los Planes Nacionales Integrados de Energía y Clima y la Estrategia de Descarbonización a 2050.

El año pasado, el Gobierno establecía una posible reforma fiscal del IEDMT en el Plan Nacional de Energía y Clima, pasando de cuatro a diez tramos impositivos, quedando la Tabla 2. de la siguiente manera:

Emisiones (CO ₂)	Tipo impositivo
0 g/km	0%
>= 1 g/km <= 49 g/km	2,75%
>= 50 g/km <= 80 g/km	4,75%
>= 81 g/km <= 120 g/km	7%
>= 121 g/km <= 140 g/km	9%
>= 141 g/km <= 160 g/km	11%
>= 161 g/km <= 170 g/km	12%
>= 171 g/km <= 190 g/km	13%
>= 191 g/km <= 200 g/km	14%
> 200 g/km	15%

Tabla 4. Propuesta de reforma del tipo impositivo del IEDMT.
Fuente. Elaboración propia a partir de el PNIEC.

Esta tabla indica lo siguiente, los vehículos que emitan:

- 0 g/km de CO₂, se les aplica el 0% del tipo impositivo.
- Entre 1 y 49 g/km de CO₂, se les aplicaría un 2,75% de tipo impositivo.
- Entre 50 y 80 g/km de CO₂, se les aplicaría un 4,75% de tipo impositivo.
- Entre 81 y 120 g/km de CO₂, se les aplicaría un 7% de tipo impositivo.
- Entre 121 y 140 g/km de CO₂, se les aplicaría el 9% del tipo impositivo.
- Entre 141 y 160 g/km de CO₂, se les aplicaría el 11% del tipo impositivo.
- Entre 161 y 170 g/km de CO₂, se les aplicaría el 12% del tipo impositivo.
- Entre 171 y 190 g/km de CO₂, se les aplicaría el 13% del tipo impositivo.
- Entre 191 y 200 g/km de CO₂, se les aplicaría el 14% del tipo impositivo.
- Superiores a 200 g/km de CO₂, se les aplicaría el 15% del tipo impositivo.

Si antes habíamos hablado de una subida en el precio del vehículo, por la subida del impuesto de matriculación por el cambio de ciclo de homologación WLTP, esto hubiese vuelto a ocurrir, ya que, con esta propuesta el precio del vehículo con un motor de combustión se vería incrementado su precio de nuevo, ya que, si antes a un coche que emitía 140 g/km de CO₂ se le aplicaba un porcentaje de 4,75% (3,75% en Canarias), con estos nuevos tramos, se le aplicaría un porcentaje del 9%. Por lo tanto, si el vehículo emite 140 g/km de emisiones y tiene una base imponible en factura de 12.000,00 euros, el IEDMT pasaría de 570,00 euros a 1.080,00 euros.

Otra de las causas por las que el precio del vehículo también se hubiese visto incrementado, es porque los vehículos que estaban exentos anteriormente por emitir menos de 120 g/km de CO₂, si se hubiese llevado a cabo estos nuevos tramos de tipo impositivo, ahora tendrían que pagar, habiendo solo un beneficiario, el vehículo eléctrico, ya que, este está exento por no emitir emisiones de CO₂. Por lo tanto, si esta reforma fiscal hubiese entrado en vigor, la recaudación del IEDMT hubiese aumentado, ya que, se aplicaría a todo vehículo que genere emisiones de CO₂. Las previsiones aseguraban que, a corto plazo, se duplicaría, ya que, tres de cada cuatro vehículos tendrían que pagar este tributo, debido a que el 75% de los coches no pagaban porque su nivel de emisiones estaba por debajo de los 120 g/km de CO₂ (Sanz Bartolomé, E., 2020).

De esta manera, se incentivaba a los usuarios a comprar vehículos eléctricos, ya que, son los únicos a los que no se les aplica el IEDMT, pudiendo lograr de manera más rápida la penetración del vehículo eléctrico en el parque móvil, y de esta manera, facilitar y asegurar el cumplimiento de algunos de los objetivos de la LCCTE, que busca eliminar los vehículos de combustión, es decir, los que emiten CO₂.

Pero dada la situación actual, no estará previsto que el Gobierno la lleve a cabo, al menos, en este año 2021. No obstante, en el documento "Plan de impulso de la cadena de valor de la industria de la automoción", se menciona lo siguiente: "Análisis de una reforma a medio plazo de los principales tributos sobre vehículos, como son el llamado impuesto de circulación (IVTM) y el impuesto de matriculación (IEDMT), para introducir una mayor orientación ambiental en la determinación de la tributación, en coordinación con las Administraciones Territoriales y en el contexto de la reforma de los Sistemas de Financiación Autonómica y Local."

Esta propuesta de reforma fiscal, a parte de estar relacionada con incentivar la venta de vehículos eléctricos, pudo haber estado estrechamente relacionada con la normativa europea (norma 2019/631) que obliga a los fabricantes de coches a reducir las emisiones medias de CO₂ de sus vehículos por debajo de 95 g/km, a partir del 2021. De esta manera, no se fabricaría ningún vehículo con emisiones superiores a 120 g/km quedando exento de este impuesto todo vehículo, por lo que, se dejaría de recaudar con este impuesto, ya que, como hemos mencionado a lo largo del trabajo, los vehículos cuyas emisiones de CO₂ que no sean superior a 120 g/km están exentos de pagar el IEDMT, caso contrario si se hubiese lleva a cabo la reforma fiscal, donde se les aplicaría a estos vehículos entre un 2,75% y un 7% de tipo impositivo.

Pero la reforma del IEDMT propuesto por el Partido Demócrata Europeo Catalán, que sí ha aprobado el Congreso debido a la entrada en vigor del ciclo WLTP en enero de 2021, que lleva a incrementar el precio del vehículo entorno al 5% y 10% (Pareja, R., 2021) y la pérdida de

bonificaciones para muchos vehículos en el IEDMT y debido también a la crisis que se está viviendo actualmente a causa del Covid-19, es la modificación del sistema para compensar ese incremento, anulando así la subida del IEDMT.

La modificación consistirá en corregir los tramos del IEDMT, para evitar que la aplicación definitiva del ciclo WLTP suponga pagar más por la compra de un coche, manteniendo que cada vehículo tenga la misma carga fiscal que en el año 2020, aunque hayan subido las emisiones, favoreciendo al consumidor y contribuyendo a reactivar la demanda, ya que, en estos últimos meses la compra y venta de vehículos ha sufrido una disminución.

Los tramos propuestos son los siguientes:

Emisiones (CO₂)	Tipo impositivo
< 144 g/km	0%
144 g/km - 192 g/km	4,75%
192 g/km - 240 g/km	9,75%
> 240 g/km	14,75%

Tabla 5. Posible nuevo tipo impositivo del IEDMT.

Fuente. Elaboración propia a partir de la Ley de medidas de prevención y lucha contra el fraude fiscal.

De esta manera, los vehículos que emiten menos de 144 emisiones de CO₂ por kilómetro recorrido quedarían exentos de abonar el impuesto, actualmente estos vehículos pagan el 4,75% del impuesto, 3,75% en Canarias.

Los vehículos que emiten entre 144 y 192 gramos de CO₂ pasarían a pagar un 4,75% de este impuesto, actualmente este porcentaje se les aplica a los vehículos que emiten de 120 a 160 g/km de CO₂.

Los vehículos que emiten entre 192 y 240 gramos de CO₂ pasarían a pagar un 9,75% de este impuesto, actualmente este porcentaje se les aplica a los vehículos que emiten de 160 a 200 g/km de CO₂.

En el último tramo, los vehículos que emiten más de 240 gramos de CO₂ pasarían a pagar un 14,75% de este impuesto, actualmente pagan este porcentaje los que emiten más de 200 g/km de CO₂.

Con esta reforma la recaudación del IEDMT no se vería afectada, ya que, como hemos mencionado anteriormente la carga fiscal de los vehículos será exactamente igual que en el año 2020.

El Congreso está preparando el texto de la Ley de medidas de prevención y lucha contra el fraude fiscal, para remitirla al Senado y lograr la aprobación definitiva.

Por otro lado, en el artículo 14. Promoción de movilidad sin emisiones, se indica lo siguiente:

- 1) La Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, en el marco de sus respectivas competencias, adoptarán medidas para alcanzar en el año 2050 un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO₂, de conformidad con lo establecido por la normativa comunitaria. A estos efectos el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima fijará para el año 2030 objetivos de penetración de vehículos matriculados con nulas o bajas emisiones directas de CO₂, según sus diferentes categorías.
- 2) En desarrollo de la estrategia de descarbonización a 2050, se adoptarán las medidas necesarias, de acuerdo con la normativa de la Unión Europea, para que los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos, excluidos los matriculados como vehículos históricos, no destinados a usos comerciales, reduzcan paulatinamente sus emisiones, de modo que no más tarde del año 2040 sean vehículos con emisiones de 0gCO₂/km de conformidad con lo establecido por la normativa comunitaria. A tal efecto, previa consulta con el sector, se pondrán en marcha medidas que faciliten la penetración de estos vehículos, que incluirán medidas de apoyo a la I+D+i.
- 3) Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares, aplicable a los municipios de más de 20.000 habitantes cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados en Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, adoptarán antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad, entre ellas:
 - El establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023.
 - Medidas para fomentar el uso de medios de transporte eléctricos privados, incluyendo puntos de recarga.
 - Medidas de impulso de la movilidad eléctrica compartida.

El IEDMT se vería afectado, y de manera negativa, ya que, en 2030 las ventas de vehículos que emitan elevadas emisiones de CO₂, no se van a proceder, por lo que, la recaudación del IEDMT será inferior si se sigue con los tipos impositivos establecidos hasta ahora. Posteriormente, en el año 2040, entrará en vigor la prohibición de la matriculación de los vehículos de combustión interna.

Puesto que no se venderán más vehículos de combustión interna, y la venta se caracterizará básicamente por vehículos eléctricos, la aplicación del IEDMT, se verá parcialmente finalizada, al menos, con respecto a los turismos.

Hablando desde el punto de vista recaudatorio, como ya se ha mencionado, el cálculo de la cuota del impuesto va en función de la cantidad de gramos de emisión de CO₂ por kilómetro recorrido, por tanto, no habría manera alguna de aplicar este impuesto a los vehículos eléctricos con la normativa actual. Hablando desde el punto de vista medioambiental, el impuesto tampoco

cumpliría ya su función por inclinar a los compradores hacia la compra de vehículos menos contaminantes, ya que, el mercado solo ofertaría turismos no contaminantes.

El IEDMT daría por finalizado su cometido medioambiental en el año 2040, la venta de vehículos debería ser en adelante de cero emisiones directas de CO₂ a la atmósfera.

Desde el primer momento, se incita al consumidor, a comprar un vehículo eléctrico o de bajas emisiones, decantando el vehículo eléctrico, ya que, es el único que no tendría restricciones, y a la hora de una persona comprar un coche, es una de las alternativas que tiene que barajar, ya que, no pagaría el impuesto de matriculación, poder seguir utilizando el vehículo en el año 2050 y poder circular por cualquier zona, vetando así a los vehículos de combustión.

5. ¿IEDMT SE PUEDE CONSIDERAR UN IMPUESTO AMBIENTAL?

A continuación, se debate si la naturaleza y la eficacia del IEDMT es merecedora de catalogarse dentro de los llamados impuestos medioambientales. Determinada por ciertos organismos internacionales tales como la Eurostat, la Comisión Europea, la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico y la Agencia Internacional de la Energía, su definición técnica es: Aquellos impuestos cuya base imponible consiste en una unidad física o similar de algún material que tiene un impacto negativo, comprobado y específico, sobre el medio ambiente. “Es la definición de la base imponible la que caracteriza un impuesto ambiental”.

La clasificación de los impuestos ambientales en España discrepa en función del organismo que la establezca. Tal es así, que, según diversos estudios, solo el Instituto Nacional de Estadística (INE) reconoce el IEDMT como un impuesto ambiental. En contraposición, el Informe para la reforma del sistema tributario español (Informe Lagares), ni la propia Agencia Estatal de Administración Tributaria en el Informe anual de recaudación tributaria, clasifica el IEDMT como impuesto ambiental.

Debido a estas contradicciones, se analizará desde nuestro punto de vista, si el impuesto debe considerarse como ambiental, en base a las cuestiones expuestas a continuación.

Ante todo, el objetivo del impuesto debe estar vinculado a paliar un mal medioambiental, por tanto, se entiende que un impuesto se considerará ambiental cuando logre influir y modificar el comportamiento de los agentes contaminantes (productores y/o consumidores), para así disminuir el deterioro medioambiental.

Además, su aplicación debe estar fundamentada por ciertos principios. Uno de ellos es el carácter no discrecional que debe estar en sintonía con los impuestos de carácter extrafiscal. Entiéndase los impuestos de carácter extrafiscal, aquellos cuyo objetivo rebasa la recaudación y se centran en proteger el medio ambiente, incentivando comportamientos más respetuosos y convirtiéndose en un instrumento para la construcción de una economía sostenible.

Otro de los principios, es el de afectación referente a los ingresos del IEDMT para una finalidad medioambiental, relacionado con la aplicación del principio de suficiencia. Esto quiere decir, que para frenar los daños que la humanidad ha ocasionado en el medio ambiente y evitar que se sigan produciendo, en el caso de este estudio las emisiones de GEI como CO₂, han de usarse herramientas de gasto público, y a su vez, tributos como el IEDMT, cuya recaudación se destine a financiar y paliar este mal.

Históricamente, desde sus inicios, el IEDMT no podía ser tratado como un impuesto medioambiental, puesto que su implantación fue por otro motivo totalmente ajeno a la problemática medioambiental. Sin embargo, tras su reforma en 2007 y atendiendo a las cuestiones expuestas anteriormente, el IEDMT es merecedor de ser considerado como un impuesto de la política ambiental.

Las conclusiones son claras. La eficacia de este tributo está más que demostrada con las alteraciones que ha sufrido el parque automovilístico español, hacia vehículos más respetables con el medio ambiente desde su implantación, más destacable en los últimos años. Ha influido en el comportamiento de los consumidores decantándose por vehículos menos contaminantes, ya que, este impuesto se aplica a todo vehículo que emita una cantidad de CO₂ superior a 120 g/km, y también en el comportamiento de la industria automotriz apostando por nuevas tecnologías. A su vez, aunque difícil de contrastar si la financiación proviene exactamente del IEDMT, el gobierno ha sido partícipe de numerosas ayudas, como el Plan Renove y el Plan Moves, para incentivar la compra de vehículos con bajas emisiones de CO₂ y así frenar el daño medioambiental provocado por el sector del transporte. Según esta afirmación, el IEDMT cumple el principio de suficiencia y afectación mencionados.

Destacar que el IEDMT no es el único impuesto sobre el transporte o la contaminación en cuanto a los medios de transporte, por tanto, este impuesto no es el único protagonista merecedor de todas las conclusiones expuestas, pero sí es una herramienta más que ha participado en lograr estos cambios.

6. ANÁLISIS

6.1. ¿CUÁNTO SE RECAUDA EN CANARIAS?

	Turismos matriculados	Epigrafe 1			Epigrafe 2		
		Distribución	Emisión media CO2 (g/km)	Precio medio vehículo	Distribución	Emisión media CO2 (g/km)	Precio medio vehículo
2006	72.542	77,45%		12.156,00 €	22,55%		23.027,00 €
2007	72.700	77,88%		12.819,00 €	22,12%		24.135,00 €
2008	45.579	7,85%	116	11.989,00 €	58,22%	146	12.578,00 €
2009	32.199	14,79%	116	12.343,00 €	62,90%	144	12.289,00 €
2010	35.449	19,79%	114	12.622,00 €	64,56%	141	13.272,00 €
2011	34.155	24,34%	113	12.806,00 €	63,43%	140	13.446,00 €
2012	25.617	34,20%	113	12.586,00 €	55,45%	140	13.356,00 €
2013	29.542	52,39%	112	12.136,00 €	41,32%	136	13.863,00 €
2014	39.078	59,88%	111	12.607,00 €	35,20%	136	14.321,00 €
2015	49.092	64,83%	110	12.844,00 €	30,52%	136	15.063,00 €
2016	58.380	67,57%	110	12.809,00 €	27,22%	136	16.480,00 €
2017	62.560	66,13%	110	12.917,00 €	28,17%	135	17.682,00 €
2018	65.527	62,93%	108	13.146,00 €	30,80%	135	17.670,00 €
2019	60.726	51,25%	107	14.066,00 €	41,39%	135	15.924,00 €
2020	31.189	67,75%	101	15.838,00 €	26,83%	133	17.585,00 €

Tabla 6. Datos de las matriculaciones de los epígrafes 1º y 2º.
Fuente. Elaboración propia a partir de la Agencia Tributaria Canaria y del ISTAC.

	Turismos matriculados	Epigrafe 3			Epigrafe 4		
		Distribución	Emisión media CO2 (g/km)	Precio medio vehículo	Distribución	Emisión media CO2 (g/km)	Precio medio vehículo
2006	72.542						
2007	72.700						
2008	45.579	26,10%	176	17.022,00 €	7,83%	233	23.694,00 €
2009	32.199	16,42%	176	17.361,00 €	5,89%	233	21.153,00 €
2010	35.449	10,73%	178	20.132,00 €	4,92%	231	19.902,00 €
2011	34.155	8,09%	176	20.759,00 €	4,14%	229	17.180,00 €
2012	25.617	6,90%	175	19.510,00 €	3,45%	231	14.689,00 €
2013	29.542	3,81%	174	18.478,00 €	2,48%	237	14.525,00 €
2014	39.078	2,53%	177	18.931,00 €	2,39%	237	13.790,00 €
2015	49.092	2,73%	176	18.488,00 €	1,92%	240	14.150,00 €
2016	58.380	3,24%	175	19.183,00 €	1,98%	240	11.035,00 €
2017	62.560	3,73%	174	21.190,00 €	1,98%	241	11.409,00 €
2018	65.527	4,54%	173	21.799,00 €	1,72%	240	10.981,00 €
2019	60.726	5,57%	173	21.119,00 €	1,79%	236	16.045,00 €
2020	31.189	3,54%	174	22.686,00 €	1,89%	240	19.406,00 €

Tabla 7. Datos de las matriculaciones de los epígrafes 3º y 4º.
Fuente. Elaboración propia a partir de la Agencia Tributaria Canaria y del ISTAC.

	Turismos matriculados	Recaudación Epígrafe 1	Recaudación Epígrafe 2	Recaudación Epígrafe 3	Recaudación Epígrafe 4	Recaudación TOTAL
2006	72.542	40.978.201,05 €	41.434.883,05 €			82.413.084,10 €
2007	72.700	43.547.753,07 €	42.693.280,01 €			86.241.033,08 €
2008	45.579	- €	12.516.412,04 €	17.718.377,04 €	11.626.999,05 €	41.861.788,13 €
2009	32.199	- €	9.333.420,69 €	8.031.530,76 €	5.516.102,74 €	22.881.054,19 €
2010	35.449	- €	11.390.299,69 €	6.700.368,45 €	4.772.748,08 €	22.863.416,22 €
2011	34.155	- €	10.923.790,83 €	5.019.001,13 €	3.340.261,66 €	19.283.053,62 €
2012	25.617	- €	7.114.387,18 €	3.017.468,06 €	1.785.016,74 €	11.916.871,98 €
2013	29.542	- €	6.345.833,86 €	1.819.817,70 €	1.463.222,65 €	9.628.874,21 €
2014	39.078	- €	7.387.195,70 €	1.637.700,41 €	1.770.912,87 €	10.795.808,98 €
2015	49.092	- €	8.463.266,15 €	2.168.060,31 €	1.833.880,75 €	12.465.207,21 €
2016	58.380	- €	9.820.660,25 €	3.174.926,54 €	1.753.897,93 €	14.749.484,72 €
2017	62.560	- €	11.685.471,51 €	4.326.578,44 €	1.943.176,32 €	17.955.226,27 €
2018	65.527	- €	13.373.307,14 €	5.674.410,66 €	1.701.740,45 €	20.749.458,25 €
2019	60.726	- €	15.009.061,54 €	6.250.449,83 €	2.398.115,66 €	23.657.627,03 €
2020	31.189	- €	5.518.178,74 €	2.191.647,44 €	1.572.903,14 €	9.282.729,32 €

Tabla 8. Datos de la recaudación del IEDMT 2006-2020.
Fuente. Elaboración propia.

Para la elaboración de este apartado, se ha diseñado un gráfico que muestra el número de turismos matriculados y la recaudación del IEDMT en Canarias sobre turismos entre los años 2006 y 2020. Se han recabado datos del ISTAC (Instituto Canario de Estadística) para conocer el número de turismos matriculados en cada año y de la Agencia Tributaria Canaria, donde obtuvimos estas cifras desagregadas en los cuatro epígrafes correspondientes al tipo impositivo del IEDMT (2008-2020), lo cual, conociendo también las emisiones medias de CO₂ y el precio medio de los turismos correspondientes de cada epígrafe, se ha podido calcular la recaudación del impuesto en cada año.

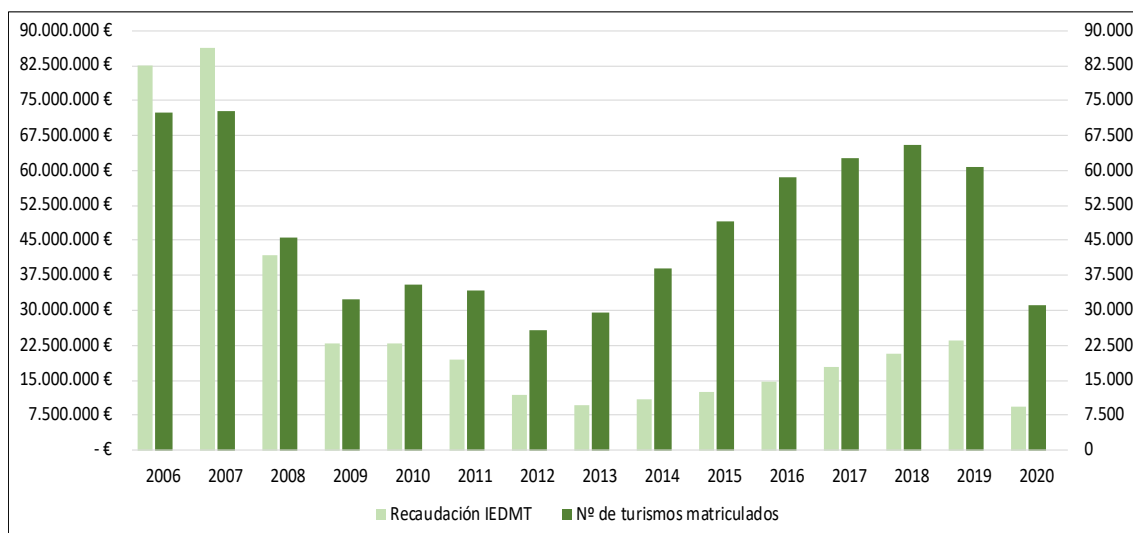


Gráfico 1. Matriculaciones y recaudación del IEDMT 2006-2020.
Fuente. Elaboración propia.

En la gráfica podemos observar como el número de turismos matriculados ha ido sufriendo alteraciones, y con ello, la recaudación del IEDMT.

En los años 2006 y 2007 podemos observar que son los años donde más se recauda, esto es debido porque todavía en esos años, se medía el impuesto en relación con las cilindradas y el tipo de combustible, incluyendo el impuesto a todos los vehículos, aplicando un porcentaje entre un 7% y un 12% y también debido a que son los años donde más vehículos se han matriculados, en el año 2006 se matricularon 72.542 vehículos y en el año 2007 se matricularon 72.700 vehículos.

En los años 2008 y 2009 podemos observar una caída muy significativa, tanto de los vehículos matriculados como de la recaudación obtenida. Esto es fruto de que en esa etapa se dio la crisis financiera global, la crisis de crédito y la crisis de la industria automotriz, también hubo una subida en el precio del petróleo y de las materias primas, reduciendo así la compra de vehículos y por ello, el número de vehículos matriculados. La recaudación a su vez disminuye, no solo por la caída de los vehículos matriculados, si no, porque en el año 2008, como hemos explicado anteriormente, tuvo también lugar la reforma del impuesto, donde este se mide en relación con las emisiones de CO₂ que emiten los vehículos, estando aquí exentos los vehículos que emiten menos de 120 g/km de CO₂, por lo tanto, en el año 2008 hay un 7,85% y en el 2009 hay un 14,79% de vehículos a los que no se les aplica el IEDMT.

Podemos observar, cómo a partir del año 2011 la recaudación empieza a disminuir de nuevo, recaudando en ese año aproximadamente 19.283.053,62 euros, 3.580.362,60 euros menos que en el año 2010. En los años 2012 y 2013 la recaudación sigue disminuyendo, a pesar de que en el 2013 se vendieron 3.925 vehículos más que en el 2012. La recaudación en el año 2013 es de 2.287.997,77 euros menos que en 2012. Esto se debe, a que, a pesar de que el número de matriculaciones haya aumentado en 2013, las matriculaciones de vehículos con emisiones inferiores a 120 g/km de CO₂ han aumentado también, pasando de un 34,20% en 2012 a un 52,39% en 2013, es decir un 52,39% no pagan el impuesto en el 2013.

A partir del año 2014 la recaudación empieza a subir progresivamente pasando de 10.795.808,98 euros a 23.657.627,03 euros en el año 2019. Esto se debe, a que la muestra de vehículos matriculados es cada vez mayor, y aunque la distribución de los vehículos que están exentos también aumenta con los años, este aumento tendría que ser mucho más significativo, para que la recaudación se viera afectada en términos negativos. Este aumento de la distribución del epígrafe 1, disminuye en los años 2018 y 2019, pero sigue aumentando la recaudación en estos dos años porque, en el 2018 el número de matriculados aumenta, por lo tanto, a mayor número de matriculados y menor distribución de los vehículos exentos, aumenta la recaudación. Y, por otro lado, en el año 2019, la recaudación sigue aumentando, porque a pesar de que el número de vehículos matriculados disminuye, la distribución de los epígrafes 2, 3 y 4 aumenta, es decir, los vehículos a los que se les aplica el impuesto es mayor, a menor vehículos matriculados pero mayor porcentaje de vehículos que pagan el impuesto, mayor recaudación.

Finalmente, en el año 2020 debido a la pandemia mundial del COVID-19 y con ello, a la crisis que se origina debido a esto, la venta de vehículos sufre una gran caída y por consiguiente la recaudación del impuesto. Se pasa de matricular 60.726 vehículos en el año 2019 a 31.189 vehículos, siendo el 67,75% vehículos de menos de 120 g/km de emisiones de CO₂, y de recaudar 23.657.627,03 euros a 9.282.729,32 euros. Menor muestra de vehículos y mayor distribución de vehículos exentos, menor recaudación.

A medida que pasan los años, la distribución de los vehículos menos contaminantes va aumentando, pudiendo estar relacionado a que muchos de los demandantes eligen la compra de este vehículo porque estarían exentos de pagar el impuesto, siendo el precio del vehículo más barato.

Estos datos son positivos en relación con lo que propone el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima, que pretende que en 2030 sean vehículos matriculados con nulas o bajas emisiones directas de CO₂. Si el comportamiento de esta distribución sigue creciendo, la recaudación del impuesto se verá afectada negativamente.

6.2. ¿CUÁNTO SE DEJARÁ DE RECAUDAR EN CANARIAS?

Tras el estudio de la LCCTE, y la metodología del IEDMT, parece razonable afirmar que el vehículo de combustión interna tendrá un menor protagonismo en el sector del transporte con el paso de los años. Precisamente, según se recoge en la Estrategia de descarbonización a 2050, la venta de turismos propulsados por combustibles fósiles tiene fecha de caducidad en el año 2040, ya que, la matriculación de estos vehículos no será legalmente viable. Las ventas se fundamentarán en turismos 100% eléctricos, a los cuales se le aplica en la actualidad un tipo impositivo del 0% en el IEDMT, en consecuencia, la recaudación prevista del IEDMT derivada de la matriculación de vehículos turismos será absolutamente nula en el año 2040, si no se producen cambios normativos en el tributo.

Entendemos necesario tener una previsión de la pérdida de recaudación, y del ritmo de la pérdida de recaudación hasta llegar al año 2040, para planificar y/o ajustar los presupuestos públicos de la Comunidad Autónoma a la futura corriente previsible de ingresos ajustada a esta pérdida esperada.

Con los datos contenidos en este trabajo, sobre el ritmo de matriculación de turismos de cada año correspondiente a cada epígrafe del tipo impositivo, es complicado conocer el comportamiento futuro de la recaudación por el IEDMT, ya que, para estimar estos datos contamos con una muestra pequeña comparada con el horizonte temporal que se quiere estimar.

Por tanto, en este apartado se ha elaborado una metodología de superficie de respuesta, en la que se han elaborado dos escenarios: uno de ellos es el escenario Optimista desde el punto de vista del medioambiente y de los conceptos recogidos en la LCCTE; el segundo escenario, el Realista, tendrá un diseño en el que intervienen diferentes variables como el precio del combustible, puntos de recarga de vehículos eléctricos y la vida útil de los turismos. Se partirá de un año base, el año 2019, ya que, el 2020 ha sido un año anómalo, y el último año será el 2040, ya que, como se ha mencionado anteriormente, la recaudación del IEDMT procedente de la matriculación de los vehículos turismos será cero a partir de ese año.

Cada escenario estará compuesto por tres apartados, coincidiendo con los epígrafes 2º, 3º y 4º, de los tramos impositivos del IEDMT. Recordar que el epígrafe 1º no afecta a la recaudación, como hemos constatado a lo largo de este trabajo, puesto que a este tipo de vehículos no se les aplica

este impuesto. No sería por ello relevante incluir esta categoría en el presente estudio para saber cuánto se dejaría de recaudar. Las predicciones que se realizarán serán en función de cómo se regula actualmente el impuesto.

6.2.1. Escenario Optimista

El escenario Optimista está diseñado de tal manera que las matriculaciones de turismos, partiendo desde el año 2019, decaigan a un ritmo constante hasta llegar a cero turismos matriculados en el año 2040. De esta manera la recaudación también descendería controladamente a un ritmo constante.

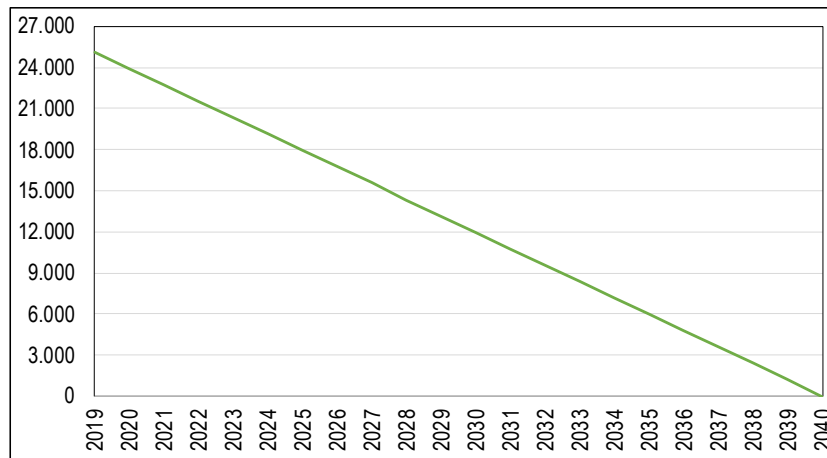


Gráfico 2. Escenario optimista: Epígrafe 2º.
Fuente. Elaboración propia.

La matriculación de turismos comprendidos dentro del epígrafe 2, descendería de 25.134 unidades en 2019 a cero en el año 2040, a un ritmo constante de 1.197 matriculaciones menos cada año.

En este caso, la Agencia Tributaria Canaria dejará de recaudar aproximadamente 714.788 euros menos, constantemente en cada año.

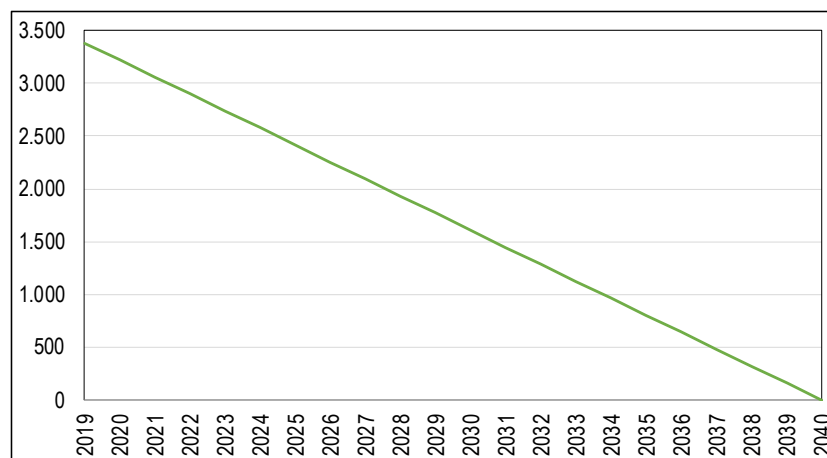


Gráfico 3. Escenario optimista: Epígrafe 3º.
Fuente. Elaboración propia.

La matriculación de turismos comprendidos dentro del epígrafe 3, descendería de 3.382 unidades en 2019 a cero en el año 2040, a un ritmo constante de 161 matriculaciones menos cada año. En este caso, la Agencia Tributaria Canaria dejará de recaudar aproximadamente 297.513 euros menos, constantemente en cada año.

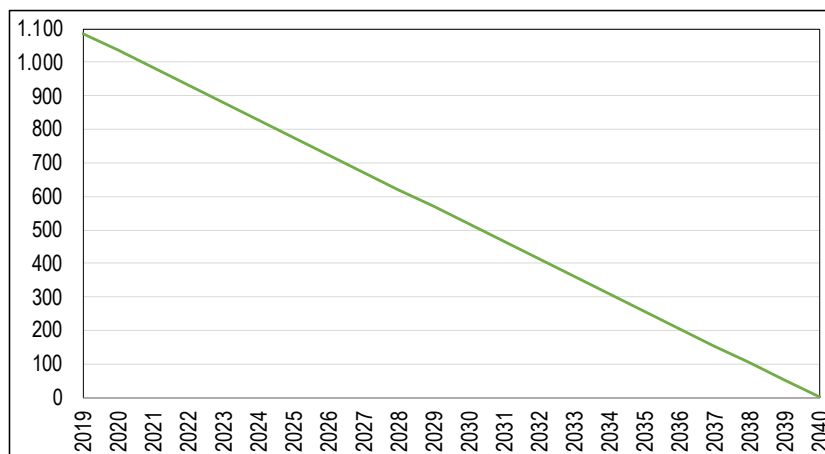


Gráfico 4. Escenario optimista: Epígrafe 4º.
Fuente. Elaboración propia.

La matriculación de turismos comprendidos dentro del epígrafe 4, descendería de 1.087 unidades en 2019 a cero en el año 2040, a un ritmo constante de 52 matriculaciones menos cada año. En este caso, la Agencia Tributaria Canaria dejará de recaudar aproximadamente 114.196 euros menos, constantemente cada año.

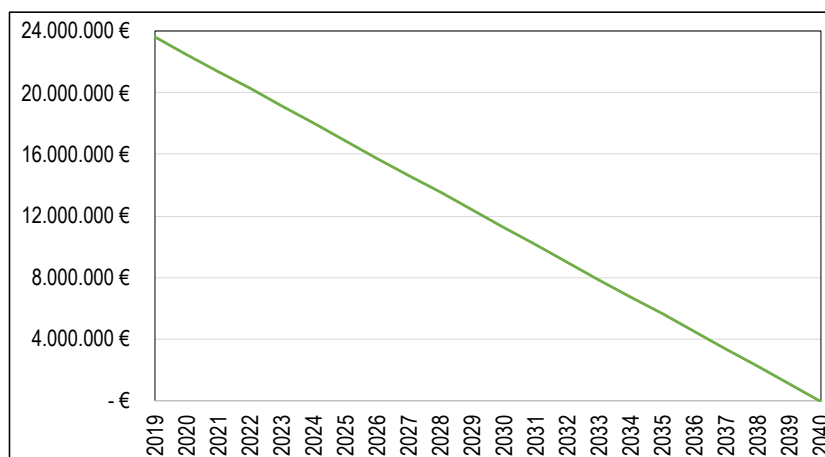


Gráfico 5. Escenario optimista: Recaudación anual del IEDMT 2019-2040.
Fuente. Elaboración propia.

La recaudación total del conjunto de los tres epígrafes descendería de 23.656.534 euros en 2019 a cero en el año 2040, a un ritmo constante de 1.126.499 euros menos cada año.

6.2.2. Escenario Realista

El segundo escenario propuesto, está planteado de manera más realista, en el que la matriculación de turismos no desciende gradualmente de forma constante. Para su elaboración se han planteado tres variables que consideramos influyentes en el comprador o propietario de un turismo, a la hora de decidir qué vehículo comprar. Estas variables son: el precio del combustible, el número de puntos de recarga y los años de vida útil que posee un coche en la actualidad.

La explicación de elegir estas variables es:

- 1) El precio de combustible aumentará en los próximos años, no se sabe exactamente cuándo ni a qué ritmo, pero sí que los tipos impositivos sobre el consumo del diésel y la gasolina se elevarán progresivamente hasta que ambos se equiparen al tipo impositivo medio de la gasolina en la UE-8. Atendiendo estas palabras presentes en el proyecto *“España 2050: Fundamentos y propuestas para una Estrategia Nacional de Largo Plazo”* (Oficina Nacional de Prospectiva y Estrategia del Gobierno de España. Ministerio de la Presidencia. 2021), se sabe que el precio medio de un litro de gasolina a junio del 2021 es de 1,53 euros en Francia y 1,55 euros en Alemania (Comisión Europea, 2021) mientras que en Canarias el precio medio de la gasolina en el año 2020 fue de 1,02 euros el litro (Centro de Datos. Cabildo de Lanzarote, n.d.). Suponemos que el precio del combustible en Canarias no alcanzará esos precios, ya que, aunque los tipos impositivos del Impuesto especial sobre Hidrocarburos aumente, el precio final del combustible en Canarias no será el mismo que en el resto de España debido a la aplicación del IGIC y no del IVA.

Para el planteamiento de este escenario, es necesario conocer en qué año el precio del combustible puede ser un factor que suponga un desembolso monetario insostenible para los usuarios, y que a su vez, haga replantear al comprador adquirir un VE por ser este más económico. Para conocer en qué momento el combustible en Canarias puede alcanzar el precio supuesto de 1,3 euros el litro, precio que consideramos que según lo explicado anteriormente puede llegar a alcanzar y que a su vez, puede ser un importante incentivo para que los conductores de Canarias opten por un cambio de tipo de vehículo, se ha realizado un pronóstico estadístico que ha permitido conocer la evolución del precio del combustible en Canarias a partir del estudio de la evolución del precio de este, desde el año 2004 hasta el año 2020. Conociendo la predicción lineal que tendrá el precio de la gasolina en Canarias, el año en el cual se alcance aproximadamente el precio de un litro a 1,3 euros será el año 2027. Esto afecta en gran medida a la decisión de los consumidores a la hora de decidir qué vehículo comprar, si un vehículo de combustión o un vehículo eléctrico, ya que, éste último lleva un gasto aproximado de 2,4 euros/100km y si se recarga por la noche disminuye a 1,4 euros/100km, mientras que un coche de combustión llevaría un gasto aproximado de 10,83 euros/100km, suponiendo el precio de un litro de combustible a 1,3 euros.

- 2) El número de puntos de recarga de VE es un factor decisivo que puede influir en gran medida para adquirir un vehículo 100% eléctrico. El escaso número de puntos de recarga

en las vías públicas no facilita la implementación del VE. Si bien su autonomía ha mejorado desde su primera aparición en el mercado del automóvil, es aún incomparable con la autonomía que ofrece cualquier coche de gasolina o diésel. Hoy en día, la autonomía media del conjunto de vehículos eléctricos existentes en el mercado es aproximadamente de 291 kilómetros (Newmotion, 2021).

A pesar de que las Islas Canarias cuentan con una superficie territorial relativamente pequeña (7.447 kilómetros cuadrados), y el perímetro de Tenerife como la isla del archipiélago más extensa, con tan solo 342 kilómetros, parece razonable suponer que la autonomía que presentan los actuales VE es suficiente para cualquier usuario. Sin embargo, partiendo de la idea de que la autonomía que homologan los fabricantes de coches difiere, en la mayoría de los casos, de la autonomía real, y que Canarias cuenta con una orografía abrupta que presenta fuertes desniveles, aumentando el consumo medio y disminuyendo en consecuencia la autonomía disponible. Otro dato que refuerza esta realidad es la condición climática propensa a temperaturas altas que obligan a un uso continuo del aire acondicionado, acción que implica un mayor gasto de energía y por ello, menor autonomía.

La solución idónea para erradicar el temor que pueden sentir los usuarios a quedarse sin carga en las baterías y lejos de un punto de recarga, sería la mejora de las autonomías de las baterías que disponen los VE, sin embargo, esto requiere mejoras tecnológicas no encontradas por el momento, por tanto, la solución más viable y la cuál se considera más relevante e influyente en el planteamiento de este escenario es la introducción de más estaciones de recarga de VE.

- 3) Los años de media que tiene un vehículo de vida útil es una variable que suponemos que el comprador de un vehículo considerará, cuando repara en que el uso del vehículo de combustión tiene fecha prevista de caducidad para el año 2050, según lo establecido en la Estrategia de Descarbonización a 2050.

Suponiendo que en España la vida útil de un vehículo es de entre 13 y 14 años (Velázquez, F., 2020), muchos compradores se plantearán la rentabilidad de comprar un coche de combustión frente a un eléctrico, el cual si funciona correctamente podrá seguir usando después de 2050. Otro dato que interferirá en este pensamiento es que, el propietario del vehículo de combustión no podrá obtener ninguna compensación por la venta de su vehículo, pues es de suponer que no tendrá ningún comprador bajo las condiciones mencionadas.

La aplicación de estas tres variables afectará a cada uno de los tres epígrafes influyendo en mayor o menor medida, atendiendo a distintos aspectos presentes en la Tabla 6. y Tabla 7., que representan las características de los turismos comprendidos en los epígrafes 2º, 3º y 4º.

En función de esto, se ha representado gráficamente las matriculaciones de turismos distribuidas en los tres epígrafes, desde 2019 hasta 2040:

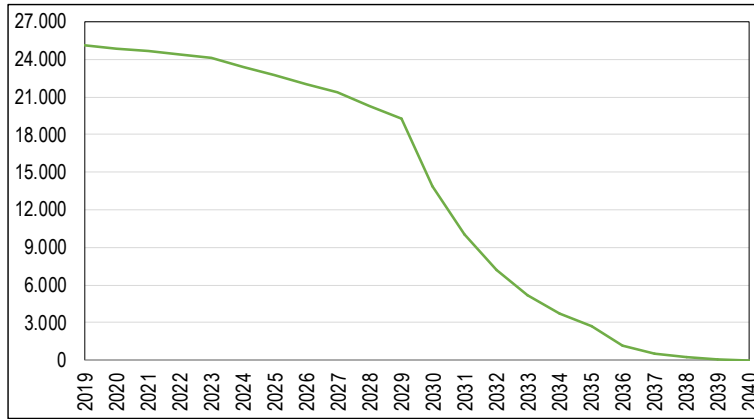


Gráfico 6. Escenario realista: Epígrafe 2º.
Fuente. Elaboración propia.

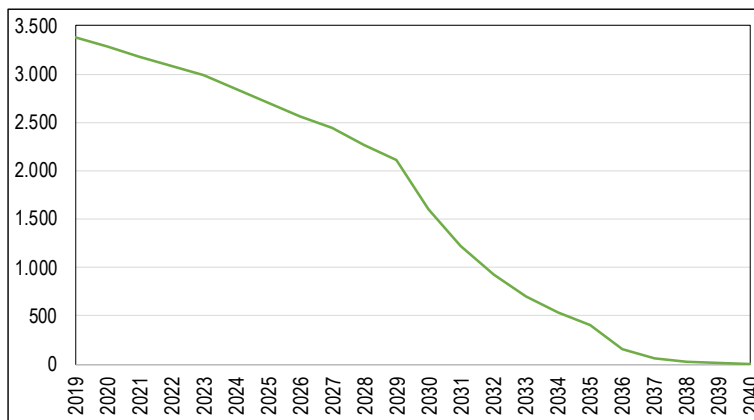


Gráfico 7. Escenario realista: Epígrafe 3º.
Fuente. Elaboración propia.

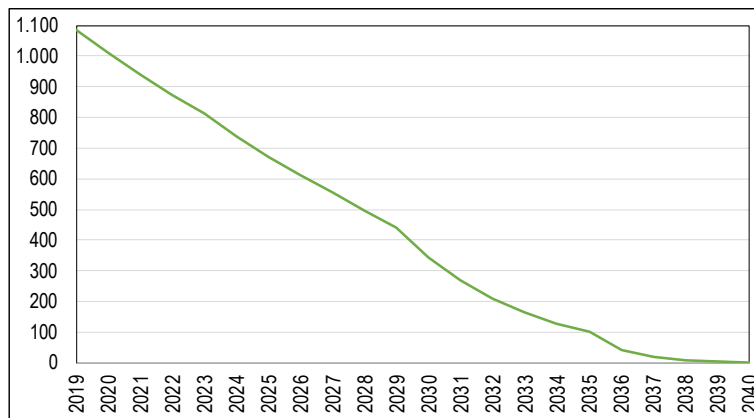


Gráfico 8. Escenario realista: Epígrafe 4º.
Fuente. Elaboración propia.

- El primero de ellos son sus emisiones de CO₂, que señala qué vehículos consumen más combustible, ya que, el consumo de carburante es directamente proporcional a la emisión de CO₂. Según esta razón, los turismos que más se verían comprometidos ante una subida

del precio del combustible serían los comprendidos dentro del epígrafe 4º al tener que realizar un desembolso monetario mayor a la hora de repostar.

De esta manera, si el combustible alcanzara en el año 2027 el precio aproximado de 1,3 euros el litro, se ha supuesto que el precio deberá crecer a un ritmo del 3% cada año desde 2019. Los conductores serán testigos de este aumento cuando reposten sus vehículos, y se replantearán la compra de un VE.

En base a este hecho, hemos supuesto que el aumento del precio del combustible será percibido por los conductores en tres etapas. La primera abarca desde el año 2019 hasta el año 2023, en la que se percibe un ligero aumento del precio. La segunda desde el año 2024 hasta el año 2027, en la que el combustible presenta un precio alto para los consumidores. Y la tercera etapa desde el año 2027 hasta el año 2029, en la que repostar un vehículo de combustión es insostenible para muchos consumidores.

La matriculación de turismos en la primera etapa descenderá aproximadamente, un 4% en el epígrafe 2º, un 12% en el epígrafe 3º, y un 25% en el epígrafe 4º. En la segunda etapa descenderá un 11% en el epígrafe 2º, un 19% en el epígrafe 3º, y un 31% en el epígrafe 4º. En la tercera etapa descenderá un 10% en el epígrafe 2º, un 14% en el epígrafe 3º, y un 21% en el epígrafe 4º.

- El segundo aspecto a tener en cuenta, es el epígrafe con mayor proporción de vehículos matriculados, el epígrafe 2º con 25.134 turismos matriculados de los 60.726 totales que se matricularon en el año 2019. Según esta razón, cabe esperar que, del conjunto de propietarios o compradores de un vehículo comprendido en este epígrafe, existe una distribución mayor de usuarios preocupados por la escasez de puntos de recarga de VE, por tanto, la implantación de más estaciones de recarga podría ocasionar una disminución más intensa de matriculaciones de turismos del epígrafe 2º al decantarse por la compra de vehículos eléctricos.

En Canarias se pasó de tener 144 puntos de recarga en el año 2018 a tener 866 en el año 2019. Este incremento seguirá creciendo debido, a que, entre otras, “Quienes ostenten la titularidad de las instalaciones de suministro de combustibles y carburantes a vehículos cuyo volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo A en el año 2019 sea superior o igual a 5 millones de litros y menor a 10 millones de litros, instalarán, por cada una de estas instalaciones, al menos una infraestructura de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 50 kW en corriente continua, que deberá prestar servicio en un plazo de veintisiete meses a partir de la entrada en vigor de esta ley.” (Ley 7, 2021, art. 15). A su vez, empresas como “Canarias te Recarga”, destinadas al fomento de la movilidad eléctrica en Canarias, asegura implantar la cifra de 20.668 puntos de recarga en las vías públicas del archipiélago disponibles para el año 2030.

Por tanto, hemos supuesto que en el año 2030 existirán suficientes puntos de recarga de vehículos eléctricos, que permitirán a los conductores decantarse por la compra de un VE, sin el temor de quedarse sin carga en la batería de su vehículo lejos de un punto de recarga.

La matriculación de turismos descenderá desde el año 2030 hasta el año 2035 aproximadamente, un 81% en el epígrafe 2º, un 75% en el epígrafe 3º, y un 71% en el epígrafe 4º.

- El tercer aspecto a tener en cuenta es el epígrafe que representa un precio medio del vehículo mayor, el epígrafe 3º con un valor medio de adquisición de 21.119,00 euros en el año 2019. Según esta razón, la compra de un coche de combustión de alto precio sería menos rentable cuando se conoce el año en que este dejará de ser útil al no poder circular por las vías públicas del territorio español, por tanto, el comprador se replanteará ese desembolso decantándose por la compra de un VE.

Puesto que la media de vida útil de un vehículo en España es entre 13 y 14 años, y que existirán usuarios que cambien su vehículo a una edad mas tardía, suponemos que, en el año 2036, a solo 14 años de la prohibición de circulación de turismos de combustión, será el año que sembrará la duda de si es realmente rentable la compra de un vehículo de estas características.

Por tanto, consideramos que gran parte de las ventas de turismos serán de VE, descendiendo las matriculaciones hasta 2039 aproximadamente, un 91% en el epígrafe 2º, un 95% en el epígrafe 3º, y un 93% en el epígrafe 4º.

En el año 2040 las ventas de vehículos de combustión deben ser cero, por tanto, las matriculaciones descenderán un 100% en este año frente a las matriculaciones del 2039.

Con el planteamiento de este escenario se ha dibujado la tendencia que tendrá la recaudación del IEDMT sobre los turismos matriculados en Canarias desde el año 2019 hasta el año 2040.

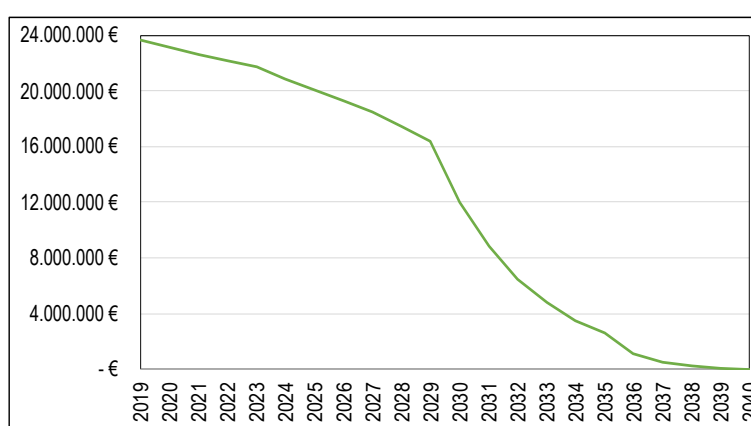


Gráfico 9. Escenario realista: Recaudación anual del IEDMT 2019-2040.
Fuente. Elaboración propia.

Como se observa en la gráfica 8, la recaudación ha disminuido a un ritmo irregular, siendo más intensa a partir del año 2029, en el que se recaudará 16.391.210,00 euros (una disminución del 31% respecto al año 2019). A partir del año 2029 al año 2035, la caída va a ser aproximadamente de un 84%, dejando de recaudar 13.815.916,00 euros. Del año 2035 al 2039, esta caída será aún

más significativa, siendo ésta de el 97%, recaudando en el año 2039 tan sólo, 82.638,00 euros. Si comparamos esta cifra con la del año 2019, la Agencia Tributaria Canaria ha perdido una recaudación de 23.573.896,00 euros. Finalmente, la recaudación es nula en el año 2040.

7. CONCLUSIÓN

El vehículo eléctrico va a ir ganando cada vez mayor importancia y mayor protagonismo en el parque de turismos, debido a la aprobación de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética y lo que esta supone.

Hemos demostrado a lo largo del trabajo con explicaciones teóricas cómo esto es un hecho, ya que, esta ley castiga desde el primer momento a los vehículos de combustión. La ley marca dos años cruciales que van a suponer el fin del vehículo de combustión. El primero, el año 2040, donde se van a dejar de matricular a los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos, no destinados a usos comerciales, y el segundo, el año 2050, donde se quiere alcanzar un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO₂. A raíz de esto, la recaudación del IEDMT se verá afectada, de manera negativa, a medida que pasan los años, hasta el año 2040, donde la recaudación por parte de los turismos será de cero euros.

Hemos justificado cómo el IEDMT recae sobre los vehículos más contaminantes, aplicándoles desde un 3,75% hasta un 13,75% de este impuesto en el precio final del vehículo, por esta razón se ha estudiado la recaudación perteneciente a los epígrafes 2º, 3º y 4º.

Partiendo de la idea que se abordaba al principio de este trabajo: la evidente disminución de la recaudación obtenida por la aplicación de este impuesto; hemos podido conocer cómo será su comportamiento, gracias a la aplicación de la metodología de superficie de respuesta. El escenario realista propuesto nos ha permitido comparar cómo la recaudación estimada para los años 2030 y 2039 (último año en el que se recaudaría), difiere de la obtenida en el año 2019. Habiendo recaudado aproximadamente 23.657.627,03 euros en el año 2019 y una recaudación estimada para el año 2030 de 8.064.768,60 euros, y para el año 2039 de 127.802,66 euros.

Tras observar el cambio que podría sufrir la recaudación del IEDMT en el escenario realista planteado, el cual puede ser dispar de la realidad, desde nuestro parecer consideramos que si se quiere disminuir el uso de los vehículos más contaminantes de una manera más efectiva y que a su vez, la recaudación del IEDMT mantenga una cifras recaudatorias sustanciales, lo ideal sería aprobar la reforma que el Gobierno había planteado en el año 2020, aplicando el impuesto a todo vehículo que emita emisiones de CO₂, sin quedar exento ningún vehículo. De esta manera, todos los turismos que emiten emisiones de CO₂ superiores a 0 g/km tendrían que pagar el impuesto, cuyo tipo impositivo abarcaría desde un 2,75% hasta un 15%.

De esta manera, consideramos que la propuesta del Partido Demócrata Europeo Catalán, aprobada por el Congreso, no favorece para conseguir con lo nombrado anteriormente, ya que, si no se lleva a cabo, la recaudación sería mayor, debido a la entrada en vigor del ciclo WLTP, donde muchos vehículos que antes se encontraban en el epígrafe 1º, estando exentos de pagar este

impuesto, tendrían que pasar a pagar un 4,75%, incrementando el precio del vehículo alrededor de un 5% y un 10%, incentivando por otra parte, la compra de vehículos menos contaminantes.

Aunque no se haya aprobado la reforma planteada en el PNIEC, desde nuestra opinión, se debería de llevar a cabo en los próximos años, antes del 2030, para lograr de manera rápida, la incorporación de más vehículos eléctricos. Esto, añadido a la subida del precio de la gasolina y la instalación de puntos de recarga aproximadamente de 20.668 en Canarias para el año 2030, son una combinación perfecta para incentivar a los consumidores a comprar un vehículo eléctrico.

De este modo, consideramos al IEDMT un impuesto ambiental, desde su reestructuración en el año 2007, ya que, castiga a los vehículos más contaminantes, y si se lleva a cabo, la reforma que planteó el año pasado el Gobierno y que hemos mencionado anteriormente, se aplicaría a todos los vehículos que emiten emisiones de CO₂. Siendo una variable muy importante, para la reducción de vehículos de combustión, y lograr de manera más efectiva la renovación de un parque móvil de vehículos eléctricos.

En definitiva, el vehículo eléctrico va a ir ganando protagonismo, teniendo el vehículo de combustión fecha de caducidad en el año 2050 y la recaudación del IEDMT en el año 2040 para los vehículos turismos.

8. BIBLIOGRAFÍA

Agencia Tributaria (varios años). *Estadística del impuesto sobre matriculación de vehículos automóviles*. [En línea]. Recuperado de https://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/datosabiertos/catalogo/hacienda/Estadistica_del_Impuesto_sobre_Matriculacion_de_Vehiculos_Automoviles.shtml

Autonomía de un vehículo eléctrico. Consultado el 20 de junio del 2021, de <https://newmotion.com/es-es/centro-de-conocimientos/ultimas-noticias/autonomia-de-un-vehiculo-electrico>

Centro de datos. Cabildo de Lanzarote (n.d). *Precio medio de los carburantes en Canarias según isla y tipo. Evolución (2004-20)*. Recuperado de <http://www.datosdelanzarote.com/itemDetalles.asp?idFamilia=18&idItem=6145>

CGE. (2019). *La Fiscalidad Ambiental en España. Situación actual y tendencias*. Madrid: Consejo General de Economistas.

Congreso de los diputados. (2021). *El Congreso aprueba el Proyecto de Ley de prevención y lucha contra el fraude fiscal y lo remite al Senado para continuar su tramitación parlamentaria*. Recuperado de https://www.congreso.es/notas-de-prensa?p_p_id=notasprensa&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view¬asprensa_mvcPath=detalle¬asprensa_notald=39709

Díaz Curbelo, A., y Luis Pérez, L.M. (2018). *Perfil del consumidor en la compra de un vehículo eléctrico*. (Trabajo Fin de Grado). Grado en Economía. Universidad de La Laguna.

European Commission. (2021). *Consumer prices of petroleum products inclusive of duties and taxes (2054)*. Recuperado de https://ec.europa.eu/energy/observatory/reports/2021_06_21_without_taxes_2054.pdf

Freire-González, J., y Puig-Ventosa, I. (2013). Efectos económicos y ambientales del impuesto especial sobre determinados medios de transporte. *Gestión y Análisis de Políticas Públicas*. Nueva época, (10), 38-47.

Fuenmayor, A., (2009). *El impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte: ¿un impuesto ambiental?*. Departamento de Economía Aplicada. Universidad de Valencia.

Gago, A., Labandeira, X., Labeaga, J.M., y López-Otero, X. (2020). *Impuesto sobre el Transporte, Descarbonización y Equidad. Propuestas y Evaluación para España*. Departamento de teoría Económica y Economía matemática. Universidad de Vigo.

Guía de Movilidad Eléctrica para las Entidades Locales. (2019). Consultado el 15 de junio de 2021 de Red Eléctrica de España. https://www.ree.es/sites/default/files/downloadable/Guia_movilidad_electrica_para_entidades_locales.pdf

IEF. (n.d.). *La Fiscalidad del Vehículo Eléctrico en España*. IEF Instituto de Estudios Fiscales.

INE. (2020). *Cuentas medioambientales. Cuenta de Emisiones a la Atmósfera*. INE Instituto Nacional de Estadística.

ISTAC. (2020). *Anuario Energético de Canarias 2019*. ISTAC Instituto Canario de Estadística.

ISTAC. (n.d.) *Vehículos matriculados según tipos de vehículos por municipios de Canarias y periodos*. ISTAC Instituto Canario de Estadística.

ITC. (n.d.). *Estrategia del Vehículo Eléctrico*. ITC Instituto Tecnológico de Canarias.

ITC. (2013). *Estudio para la implantación del Vehículo Eléctrico en Canarias*. ITC Instituto Tecnológico de Canarias.

ITC. (n.d.). *Plataforma de impulso al Vehículo Eléctrico en Canarias*. ITC Instituto Tecnológico de Canarias.

Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera. *Boletín Oficial del Estado*. Madrid, 16 de noviembre de 2007, núm 275, 46975-46978.

Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales. *Boletín Oficial del Estado*. Madrid, 29 de diciembre de 1992, núm 312, 50-62.

Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. *Boletín Oficial del Estado*. Madrid, 21 de mayo de 2021, núm 121, 62009-62052.

Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. (n.d). Emisiones de gases de efecto invernadero correspondiente al sector en España. Consultado el 20 de mayo del 2021, de <https://www.miteco.gob.es/es/cambio-climatico/temas/mitigacion-politicas-y-medidas/transporte.aspx>

Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. (2020). *Estrategia de descarbonización a largo plazo 2050*. Recuperado de: https://www.miteco.gob.es/es/prensa/documentoelp_tcm30-516109.pdf

Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. (2020). *Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030*. Recuperado de https://www.miteco.gob.es/images/es/pnieccompleto_tcm30-508410.pdf

Oficina Nacional de Prospectiva y Estrategia. (2021). *España 2050. Fundamentos y propuestas para una Estrategia Nacional a Largo Plazo*. Recuperado de: https://www.lamoncloa.gob.es/presidente/actividades/Documents/2021/200521-Estrategia_Espana_2050.pdf

Palomar Mayén, M.C. (2017). *Análisis de la evolución y el impacto de los vehículos eléctricos en la economía española*. (Trabajo Fin de Grado). Departamento de Análisis Económico y Economía Política. Universidad de Sevilla.

Pareja, R. (2021). Última hora sobre el impuesto de matriculación: estos son los nuevos tramos. [Versión electrónica]. *CarandDriver*.

Proyecto de Ley de cambio climático y transición energética, 121/000019., 19-5. (2021).

Proyecto de Ley de medidas de prevención y lucha contra el fraude fiscal, 121/000033., 33-1. (2020).

Sanz Bartolomé, E. (2020). El nuevo impuesto de matriculación hará que tu coche sea más caro. [Versión electrónica]. *Autobild*.

Torres Reyes, A., (2021). El Congreso aprueba el fin del diésel y la gasolina, nuevas zonas de bajas de emisiones... y más medidas. Consultado el 20 de mayo del 2021, de https://www.autopista.es/noticias-motor/congreso-aprueba-fin-diesel-gasolina-nuevas-zonas-bajas-emisiones-medidas_231447_102.html

Velázquez, F. (2020, 05 de marzo). Cuál es la vida útil de un automóvil. *El Universal*, Recuperado de: <https://www.eluniversal.com.mx/autopistas/cual-es-la-vida-util-de-un-automovil>