

ALEGACIONES A LA LEY 16/2017 POR SU AFECCIÓN AL SECTOR DE LAS MOTOCICLETAS

Presentación:

Conforme al análisis de la “Ley 16/2017, de 1 de agosto, del cambio climático”, que incorpora la regulación del nuevo impuesto sobre emisiones de dióxido de carbono de los vehículos de tracción mecánica,

Considerando:

Que el principal objetivo de ANESDOR (Asociación Nacional de Empresas del Sector Dos Ruedas) es la gestión, defensa y coordinación de los intereses comunes de sus miembros.

Que en la actualidad ANESDOR representa 48 empresas de fabricación y distribución de vehículos ligeros (categoría L, incluidas las motocicletas), de sus componentes y accesorios, agrupando a un total de 115 marcas y representando el 96% del mercado del sector de las dos ruedas.

Que **los vehículos desarrollados y fabricados por las empresas asociadas constituyen un modo de transporte alternativo que beneficia la movilidad y mejora el impacto ambiental del tráfico.**

ANESDOR realiza las siguientes alegaciones:

Solicitamos que se consideren las ventajas en términos de movilidad y medioambiente de las motocicletas en la Ley 16/2017, de 1 de agosto **y se modifique el actual redactado, por los siguientes motivos:**

1. **trata a las motocicletas con incoherencia conforme al criterio de “quien más contamina, más paga”,**
2. **discrimina a las motos respecto a otros vehículos**
3. **no puede aplicarse (caso de la Ley), al no existir los datos que se solicitan**

LEY 6/2017, de 1 de agosto, de cambio climático. Sección 2. Impuesto sobre las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos de tracción mecánica

Hecho imponible (art. 41):

1. Constituyen el hecho imponible del impuesto las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos aptos para circular por las vías públicas incluidos dentro de las siguientes categorías:

- a) Turismos de la categoría M1
- b) Comerciales ligeros de la categoría N1
- c) Motocicletas: vehículos de motor de al menos dos ruedas, diseñados y fabricados para el transporte de personas

Exenciones (art. 43): Oficiales, diplomáticos, organismos internacionales, ambulancias y para movilidad reducida

Bonificaciones (art. 45): 100% a los vehículos históricos

1. Incoherencia conforme al criterio de “quien más contamina, más paga”

Las motocicletas **deberían figurar dentro de las exenciones y/o de las bonificaciones**, puesto que se trata de un vehículo con bajas emisiones de CO₂ y contaminantes, como se justifica a continuación según diferentes fuentes:

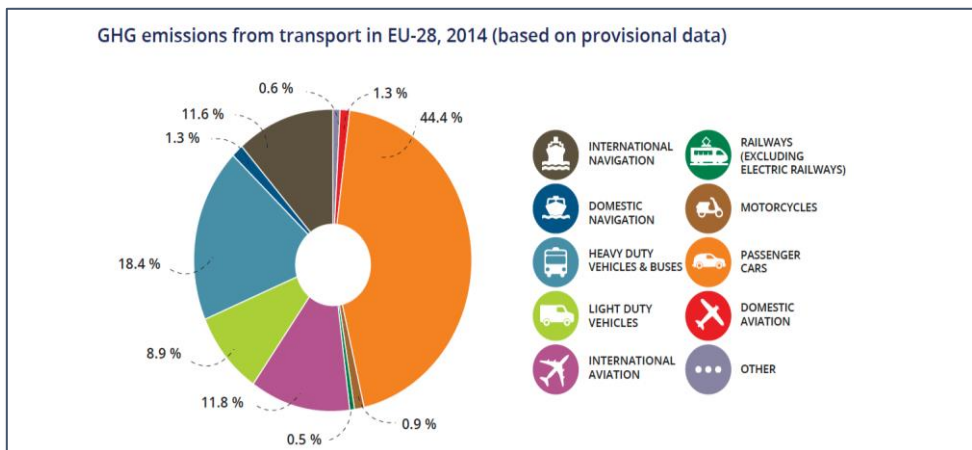
- **Parlamento Europeo**

El 27 de julio de 2015, en su revisión del “Libro Blanco del Transporte”, con objetivo de avanzar hacia una movilidad sostenible, destacó el importante papel de las motocicletas dentro de la movilidad sostenible y de manera especial en las zonas urbanas, y señaló que se tengan en cuenta sus beneficios y se reflejen en la legislación de la UE.

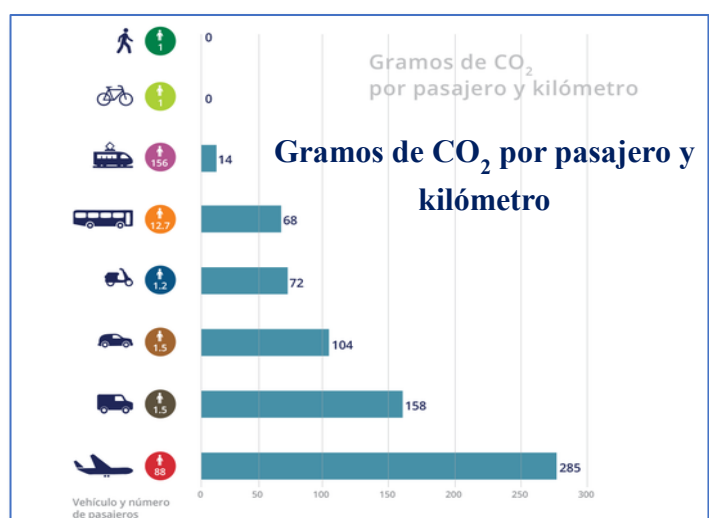
Información web: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&reference=A8-2015-0246&language=EN#title1>

- **Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA)**

Según los datos de la Agencia, las motocicletas aportan una mínima cantidad de las emisiones del transporte, el 0,9% (Annual European Union greenhouse gas inventory 2016); siendo, además, de los modos más eficientes en las emisiones por pasajero y kilómetro, con 72g, muy cerca de los autobuses con 68g.



Información web: <https://www.eea.europa.eu/media/infographics/fuel-types-and-ghg-emissions/view>



Información web: <https://www.eea.europa.eu/es/pressroom/infografia/emisiones-de-dioxido-de-carbono/view>

• **Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (MAPAMA)**

Según los Informes de Inventarios de Emisiones publicados en 2017, en España las motocicletas representan el 15,2% del parque, pero emiten muchos menos contaminantes proporcionalmente:

Relación parque de motos y emisiones a nivel nacional (Datos 2015)							
Parque de motos		NOx		PM		CO2	
Nº vehículos	Porcentaje total parque vehículos	Emisiones año (Kt)	Porcentaje total transporte carretera	Emisiones año (Kt)	Porcentaje total transporte carretera	Emisiones año (Kt)	Porcentaje total transporte carretera
5.102.674	15,3%	1,8	0,6%	0,2	2,2%	1633	2,1%

Información web:

<http://www.mapama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/sistema-espanol-de-inventario-sei/Inventario-Contaminantes.aspx>

<http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/anuario-estadistico-general/>

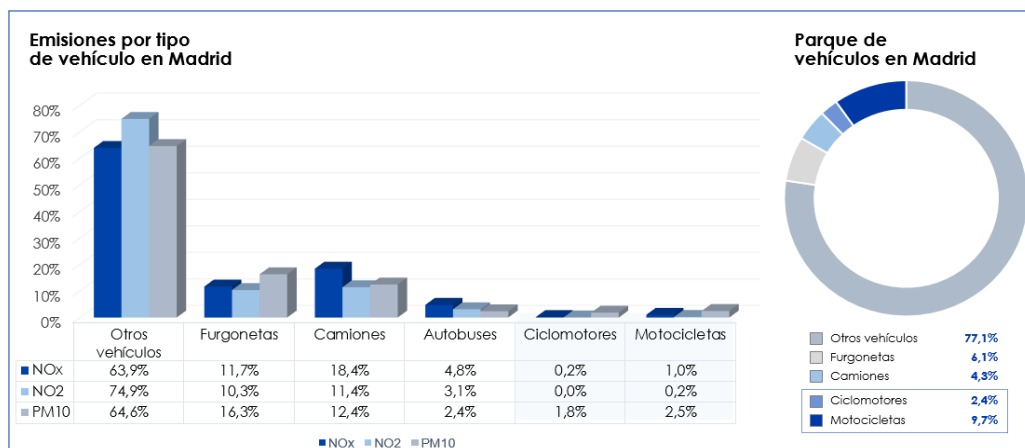
• **Reducción de emisiones según otras fuentes**

Universidad y entidades de Bruselas ("Commuting by motorcycle: impact analysis. 2011"), determinaron que:

- Sustituyendo un 10% de coches por motos, daría lugar a un 40% menos de tiempo perdido en los atascos, reduciéndose los tiempos de viaje de todos los vehículos y por tanto las emisiones de estos.
- Se reducirían los costes derivados de las emisiones del tráfico rodado, un 6% en términos de **NOx**, **CO2** y **PM2.5**.
- Monetizando los daños al medio ambiente en euros, las motocicletas tienen un coste de emisión un 20% inferior que los coches

Información web: <http://www.tmluven.be/project/motorcyclesandcommuting/home.htm>

La moto es **el vehículo que menos contaminantes emite** (gráficas elaboradas con datos de **AEMA, DGT y Ayuntamiento de Madrid**), especialmente en **NO2** y **PM10**.



Según el **Ayuntamiento de Madrid**, el menor contribuyente a las emisiones de **NOx y NO2**, considerando los diferentes modos de transporte motorizado, es la moto. Su contribución apenas llega al 0,2% de NO2 y el 1,2% de NOx, cuando representan más del 6% de los recorridos ("Informe sobre medidas de reducción de NOx del tráfico.2010"). Sustituyendo un 9% de turismos por motos, se obtendría una reducción de emisiones sobre el total del parque del 7,4% de NO2 y del 4,0% de NOx.

Información web:

http://www.mambiente.munimadrid.es/opencms/export/sites/default/calaire/Anexos/Informe_Medidas_Reduccixn-cp.pdf

Comparando los datos de emisiones de NO2 del 2014 Vs 2010: los recorridos en moto se han incrementado en un 47% (del 6% al 9%) sin aumento de sus emisiones de NO2 al tráfico (se mantienen en el 0,2%). Por medios de transporte, los coches realizan 8 veces más desplazamientos que las motos y contaminan 348 veces más en términos de NO2 ("Elaboración y actualización del inventario de emisiones contaminantes a la atmósfera y del balance energético del término municipal de Madrid.2014").

Información web:

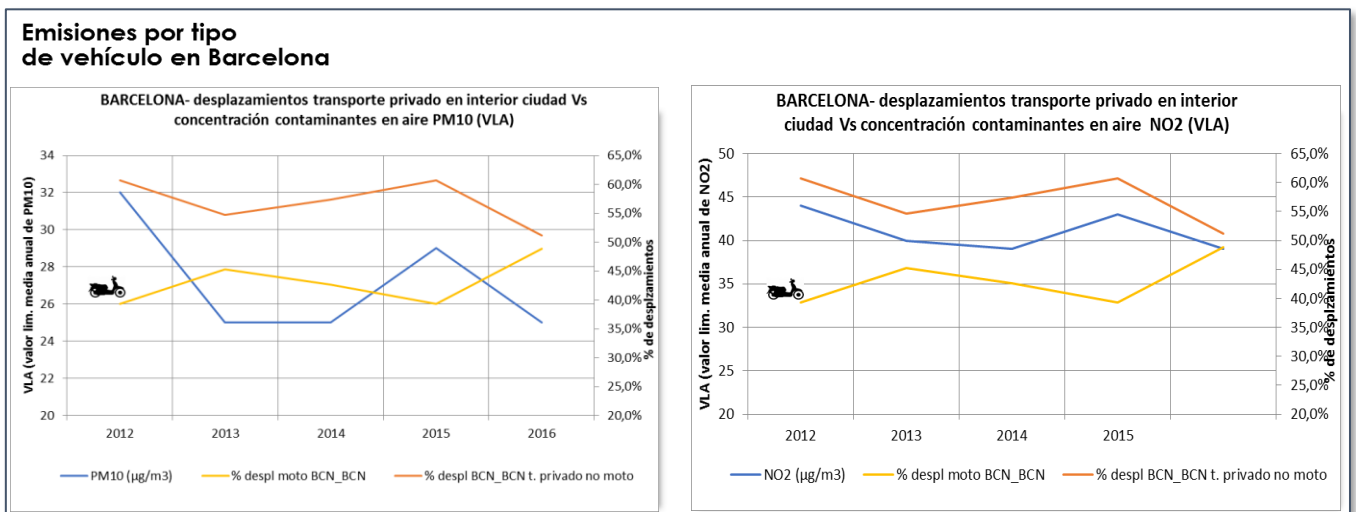
<http://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/Sostenibilidad/Espelnf/Energia/CC/03Energia/3bMovilidad/ParqueCirculante/Ficheros/EstudioPCMad2013.pdf>

<http://www.mambiente.munimadrid.es/opencms/export/sites/default/calaire/Anexos/InventarioEAM2014.pdf>

Con **datos del Ayuntamiento de Barcelona** (Informe Anual de Movilidad) para los últimos 9 años, considerando el transporte privado de la ciudad, cuando aumentan los desplazamientos en moto frente al de los coches, la **contaminación en términos de NO2 y PM** procedente del tráfico, disminuye; si los desplazamientos en moto se reducen, la contaminación se eleva.

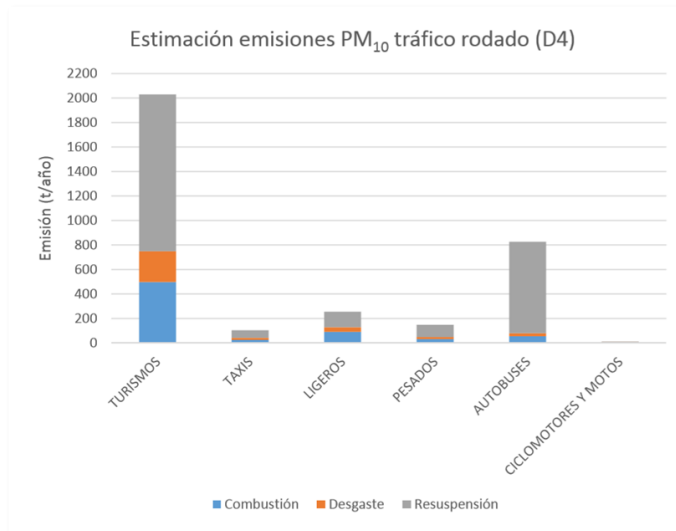
Información web:

http://mobilitat.ajuntament.barcelona.cat/es/documentacion?field_tipologia_documentacion_tid=12



Considerando un análisis específico sobre la PM10, según la **Universidad Politécnica de Madrid** (Seminario sobre la calidad del aire urbano, mayo de 2017), comparada con otros vehículos, las emisiones son irrelevantes.

Emisiones por tipo de vehículo en Madrid



Información web:

http://www.fundaciongasnaturalfenosa.org/wp-content/uploads/2017/04/2.-Rafael-Borge-Seminario-calidad-del-aire-urbano_FGN_R.Borge_.pdf

A la información anteriormente expuesta, se debe añadir que:

- Si se sustituyera un 10% del parque de otros vehículos por motos, se reducirían las emisiones de **NOx**, **NO2** y **partículas PM** cerca de un 40% (modelo con datos de **AEMA**, **DGT** y **Ayuntamiento de Madrid**)
- **Reducen los tiempos de desplazamiento, entre un 50-70%** para un mismo recorrido urbano, están menos tiempo contaminando
- Las motos **consumen menos combustible por km recorrido**. Con las últimas tecnologías hay motos que pueden recorrer 3.000km con menos de 100€ de gasolina, consumos que rondan los 2l/100Km
- Son **vehículos de alta ocupación**: en circulación, al menos un ocupante por vehículo (50% plazas). En España los turismos en ciudad tienen 1,1 ocupantes por vehículos (25% plazas)
- **Ocupan tres veces menos espacio en circulación** que un coche y se infiltran entre el tráfico congestionado. (Fuente: **Comisión Europea**. 2012)
- **Ocupan cinco veces menos espacio en parado** que un coche
- Por su menor peso y superficie de contacto **deterioran menos la superficie vial y elevan menos partículas en suspensión (contaminación por PM)**: El peso del vehículo que corresponde a cada persona que viaja en motocicleta es 6,74 veces menor que si viaja en autobús y 6 veces menor que si lo hace en automóvil. ("Cuentas ecológicas del transporte. 2014")

La moto contribuye a la reducción de emisiones, así lo avalan diferentes administraciones, por lo que la legislación debe valorar y tener en cuenta esta realidad.

2. Discriminación de la moto respecto a otros vehículos

Según la tarificación definida en la Ley, **las motocicletas se ven penalizadas y discriminadas, al tener que “pagar más caro sus gramos de CO2”.**

Cuota tributaria (art.44): 1. La cuota tributaria se obtiene de aplicar la tarifa que corresponda a las emisiones oficiales de dióxido de carbono por kilómetro del vehículo, de acuerdo con las siguientes tablas:

Motocicletas: Emisiones oficiales de CO2	€/g
≤ 75g/km	0,00
>75 g/km ≤100g/km	0,70
>100 g/km ≤120g/km	0,85
>120 g/km ≤140g/km	1,00
>140 g/km	1,20

Turismos M1: Emisiones oficiales de CO2	€/g
≤ 95g/km	0,00
>95 g/km ≤120g/km	0,70
>120 g/km ≤140g/km	0,85
>140 g/km ≤160g/km	1,00
>160 g/km ≤200g/km	1,20
>200 g/km	1,40

Comparación carga impositiva			
Emisión de CO2 (g/km)	Moto (€)	Turismo (€)	Moto/Turismo (%)
76	0,70 €	0,00 €	
101	18,35 €	4,20 €	437%
121	35,50 €	18,35 €	193%
141	55,70 €	35,50 €	157%

3. El impuesto no puede aplicarse por pedir un dato inexistente

Imposibilidad de acreditar el CO2 para la mayoría de las motos del parque de Cataluña.

“Las emisiones oficiales de dióxido de carbono se acreditan mediante un certificado expedido al efecto por el fabricante o el importador del vehículo, salvo que estas emisiones consten en la tarjeta de inspección técnica o en cualquier otro documento de carácter oficial.”

El CO2 se empezó a medir en algunas motos en el año 2008, a raíz de tener que acreditarlo para el impuesto de matriculación. No obstante, las motocicletas de menos de 250cc tampoco tienen medición de CO2 al no estar sujetas al impuesto de matriculación. Solo con la entrada de la nueva normativa Euro 4, en enero de 2017, todas las motos acreditan el valor de CO2. Como resultado, muy pocas motos del parque de Cataluña dispone de este dato; según datos de la Generalitat, apenas llega al 19%.