

Movilidad económicamente sostenible

Diego Rodríguez Rodríguez
UCM y Fedea

- 1. Objetivos y situación**
- 2. Instrumentos: el PRTR**
- 3. Instrumentos: fiscalidad y otros**
- 4. Equidad**

IV Foro Corell

Movilidad sostenible, conectada y económicamente viable

Madrid, 16 de noviembre de 2021

1. **Objetivos y situación** → *El transporte es clave en la descarbonización:*

- Ya es el **principal sector emisor** de CO₂ en la UE
- Es el que tiene **peor evolución** desde 1990 (y el que **más ha contribuido** a la evolución de las emisiones)

La descarbonización en transporte va atrasada en relación con otros sectores:

- En 2019, **8,9% del consumo energético en transportes fue renovable en UE27**:
→ vs 34,1% en electricidad y 22,1% en calor/frío

España → El cumplimiento del objetivo de descarbonización a 2030 (PNIEC) depende del cumplimiento de los objetivos en movilidad:

- cambio modal
- reducción de emisiones

2. Instrumentos: PRTR

Next Generation EU → Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia

	Meuros	%	Componente (inversión)
<i>Inst. puntos recarga y ayudas adquis. vehículos eléctricos</i>	1.100	1,6%	pC1(2)
<i>Zonas de bajas emisiones y transporte urbano</i>	2.916	4,2%	C1(1)
<i>Cercanías ferroviarias</i>	1.620	2,3%	C1(3)
<i>Otras infraestructuras ferroviarias</i>	6.111	8,7%	C6(1), pC6(4)
<i>Otras ayudas sector transporte</i>	288	0,4%	pC6(4)
<i>I+D+i automoción y aeroespacial</i>	200	0,3%	C17(8-9)
<i>Innovación en movilidad eléctrica</i>	900	1,3%	pC1(2)
Total	13.135	18,8%	

Fuente: Elaboración propia a partir de de la Fuente, A., M. Fernández, D. Rodríguez y otros (2021)

- A añadir “externalidades” de otros gastos (hidrógeno renovable, despliegue del 5G,...)
- PERTE para el desarrollo del vehículo eléctrico y conectado (C12 + otros componentes): 4.295 M€

PRTR, algunas valoraciones en cuestiones de movilidad:

- Tarificación “parcelada” de las infraestructuras
- Extensión de peajes a toda la red de alta capacidad: cuantificación rigurosa de costes y compensación de impuestos
- Estimación optimista (ex ante) del cambio modal
- Algunas novedades (por ejemplo, Ecoincentivo)
- ¿Reformas de mercado? → competencia en ferroviario (mercancías)
- Evaluación de impacto (¿multiplicadores?)

Necesidad de evaluación de las actuaciones públicas:

- Necesidad de optimizar el uso de recursos escasos → evaluación *ex ante* y *ex post*
- Los análisis ex ante suelen infravalorar costes y sobrevalorar beneficios
 - **Propuesta (Fedea):** agencia nacional de evaluación (ex post) independiente adscrita a las Cortes, y unidad de seguimiento en Presidencia
 - Importante: datos y compromiso político de utilizar los resultados
Ejemplo: plan MOVES; aeropuertos/líneas AVE

Pendiente →

- C11: Ley de evaluación de políticas públicas
- C29: institucionalización de *spending reviews* por parte de AIREF (de momento, solo algunos gastos en ferroviario)
- Comité de Personas Expertas de Cambio Climático y Transición Energética (LCC)

3. Instrumentos: fiscalidad y otros

Plan Verde Europeo → Fit for 55 (julio 2021) + Ley Europea del Clima (junio de 2021)

- **Ampliación del Régimen Europeo de Comercio de Derechos de Emisión:**
 - **Aéreo:** eliminación gradual de derechos de emisión gratuitos
 - Inclusión del **transporte marítimo** en el RCDE UE
 - Ampliación a edificios y **transporte por carretera**
- Revisión del **Reglamento de Reparto de Esfuerzos**
- **Revisión de Directiva de fiscalidad energética (de 2003)**
 - Nueva estructura basada en contenido energético e impacto medioambiental
 - Ampliación de bases (eliminación de exenciones – aviación y transporte marítimo)
- **Nuevas Directivas para combustibles sostenibles en aviación y marítimo)**
- **Emisiones cero para vehículos nuevos matriculados a partir de 2035**

3. Instrumentos: fiscalidad y otros

El ámbito nacional

→ Fondo Nacional de Sostenibilidad del Sistema Eléctrico:

- Modifica precios relativos de la electricidad vs hidrocarburos
- Impacto en industria y transporte.
 - ¿Exenciones/compensaciones/bonificaciones? Compensaciones a transporte de mercancías por carretera. Topes (peso máximo autorizado y consumo anual). A desarrollar mediante OM

→ Otras reformas (minoración de ingresos CO₂) afectarán a costes a financiar por el FNSEE

→ Gases renovables (biogás, biometano e hidrógeno renovable)

→ **La discusión actual en fiscalidad está marcada por el corto plazo** (suspensión temporal de impuestos) → A la espera de las conclusiones del Comité de expertos

4. Equidad

Debemos prestar especial atención a los aspectos distributivos. Lo relevante es saber:

- **cuáles** queremos mitigar (exenciones, bonificaciones, ...)
- sobre **quiénes** recae el esfuerzo de mitigación (consumidores, contribuyentes)
- las subvenciones (entre individuos, territorios, ...) deben ser lo más **transparente** posibles

Como mínimo, las memorias de impacto normativo deberían ser auténticas memorias de impacto y valorar aspectos redistributivos