

La problemática del impuesto a los combustibles en la era de los vehículos eléctricos.

La implementación de la movilidad eléctrica tiene diferentes facetas, una de ellas casi no tenida en cuenta por quienes bregamos por su puesta en marcha está referida al déficit generado en el erario debido a la disminución o anulación progresiva de los impuestos que se perciben por la venta de combustibles líquidos y si los gobiernos impondrán nuevos impuestos para reemplazar la caída de ingresos.



La carga tributaria sobre los combustibles es una porción muy importante del ingreso de recursos de los estados, no solo por la cantidad sino también, por la rapidez y garantía de su cobro. Esta podría ser una de las razones por la cual se retrasa la incorporación de vehículos eléctricos, especialmente en el transporte público, salvo cuando por razones de excesiva contaminación no queda otra alternativa, como sucede en ciudades europeas. No pretendiendo ser un especialista en el sistema tributario, pongo a disposición de Uds., una serie de datos que pone de manifiesto la magnitud del problema y alguna propuesta como solución parcial o total. A continuación se muestra la carga tributaria sobre los combustibles en diferentes países:

Reino Unido 66% del precio de la nafta responde a la carga impositiva, mientras que el valor en el diésel es del 65%.

| | |
|----------------|------------------------------------|
| Brasil | 41% nafta |
| Italia | 65% en la nafta, 62% en el diésel |
| Eslovenia | 64% nafta, 62% diésel |
| Francia | 64% nafta, 61% diésel |
| Holanda | 67% nafta, 57% diésel |
| Grecia | 66% nafta, 52% diésel |
| Suecia | 64% nafta, 60% diesel |
| Finlandia | 63% nafta, 57% diesel |
| Alemania | 63% nafta, 56% diesel |
| Portugal | 63% nafta, 56% diesel |
| Bélgica | 62% nafta, 59% diesel |
| Irlanda | 62% nafta, 58% diesel |
| Argentina | 47% nafta, 37% diesel |
| <u>Mejico</u> | 40% nafta |
| Estados Unidos | 21% nafta (sobre el galón, 3.8lts) |

Países productores como Arabia Saudita, Venezuela, Rusia, Indonesia y Kuwait, no gravan los combustibles.

Se pone en evidencia el peso del impuesto sobre el costo total del litro de combustible. A modo de ejemplo, en Argentina un auto mediano de 1400cc posee un tanque de combustible de 54 lts. para una autonomía de 500 Km. El valor actual (Mayo 2019) para su llenado es \$2400, de este valor se tributa \$990.

Un auto eléctrico de similares características necesita 85 Kw-h de energía para la misma autonomía, cuyo costo de carga en domicilio particular es \$590 (en promedio). Se deja de tributar de forma inmediata los \$990 calculados mas arriba.

El transporte público, buses y taxis, generan una cantidad importante de ingresos a los gobiernos por los servicios de combustible (además de una gran cantidad de gases contaminantes por kilómetro).

En España el impuesto que más recauda referido a la automoción es el de hidrocarburos, 10.500 a 11.000 millones de euros al año. Contrátese eso con el impuesto de electricidad, 1.481 millones de euros (2015), a los que hay que sumar el impuesto de generación, 1.656 millones de euros. Según cálculos del Instituto para la Diversificación y ahorro de la Energía español en 2020 se recaudarán 1.430 millones de euros menos en impuestos, es decir, un 8,4% menos que si todos los eléctricos fuesen también de combustión interna. Esa cantidad no es suficiente para poner en jaque las cuentas pero marca una tendencia.

Según Bloomberg NEF, “en las próximas dos décadas, las ventas de coches eléctricos en el mundo crecerán de 2 millones del pasado año a 56 millones unidades estimadas para el año 2040” “Para el año 2040, los coches eléctricos pueden conseguir una participación del mercado del 57% en todo el mundo”.

Lo que sumado a la prohibición de circulación de vehículos contaminantes en diferentes ciudades/países, que ya se está anunciando a partir del 2030, hace que las predicciones tengan una alta probabilidad de cumplimiento.

Por lo tanto los responsables de la formulación de políticas pueden elegir cómo gestionar esta transición presupuestaria. Simplemente podrían dejar que los ingresos por impuestos sobre los combustibles se erosionen lentamente y aumentar otros impuestos según sea necesario, teniendo en cuenta las condiciones políticas y económicas que enfrenten.

De hecho, los analistas de este tema, opinan que el impuesto sobre el combustible faltante se vería compensado, en algunos casos, por los beneficios económicos netos más amplios en una transición a automóviles de bajo carbono y los enormes ahorros en petróleo importado que eso conlleva.

Sin embargo, parece mucho más probable que los gobiernos aumenten los impuestos sobre la energía que consume un vehículo eléctrico o introduzca nuevos impuestos para los automovilistas. La opción más sencilla sería aplicar una tasa al impuesto energético.

Pero un nuevo gravamen sobre la energía eléctrica aplicada a la carga de los vehículos eléctricos traería un problema técnico adicional: la separación del consumo propiamente domiciliario y el de carga del vehículo, eso obligaría a colocar una línea independiente con un medidor de energía activa exclusivo para la carga del vehículo eléctrico, con su respectivo costo. Ni que hablar de lo complicado que puede resultar, la misma instalación eléctrica, para una cochera de edificio.

Quizás otra opción sería aplicar un impuesto anual prorrateado mensualmente proporcional al kilometraje esperado derivado de su utilización, lo que está relacionado directamente con la cantidad de carga eléctrica necesaria para la circulación.

Por ejemplo, se estima un recorrido diario de buses y taxis de aproximadamente 200 km, y 30 Km para vehículos particulares. Es decir, buses y taxis tributarían un determinado valor mayor que un coche de uso particular.

En última instancia, el camino hacia los vehículos de emisiones cero es largo y difícil, y las preocupaciones presupuestarias representan un tema no prioritario pero si a tener en cuenta con soluciones equilibradas e innovadoras.

Bibliografía:

Cómo reformar el apoyo público a los combustibles fósiles, The International Institute for Sustainable Development.

Base de datos global de estadísticas tributarias, <https://www.oecd.org/>

BloombergNEF (BNEF)

El impuesto sobre las gasolinas. Fausto Hernández, Arturo Antón. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)

Ing. Ricardo Berizzo

Cátedra Movilidad Eléctrica

U.T.N. Regional Rosario – Argentina

2019.-