
Impuestos energético-ambientales para una transición justa

Alberto Gago, **Xavier Labandeira**, José M. Labeaga, Xiral López

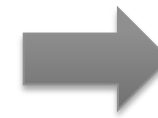
Universidade de Vigo y UNED



-
- **Por qué impuestos energético-ambientales?**
 - **Qué aporta este informe?**
 - **Diagnóstico y propuestas para España**
 - **Compensaciones distributivas**
 - **Mensajes fuerza**
-

■ Por qué impuestos energético- ambientales?

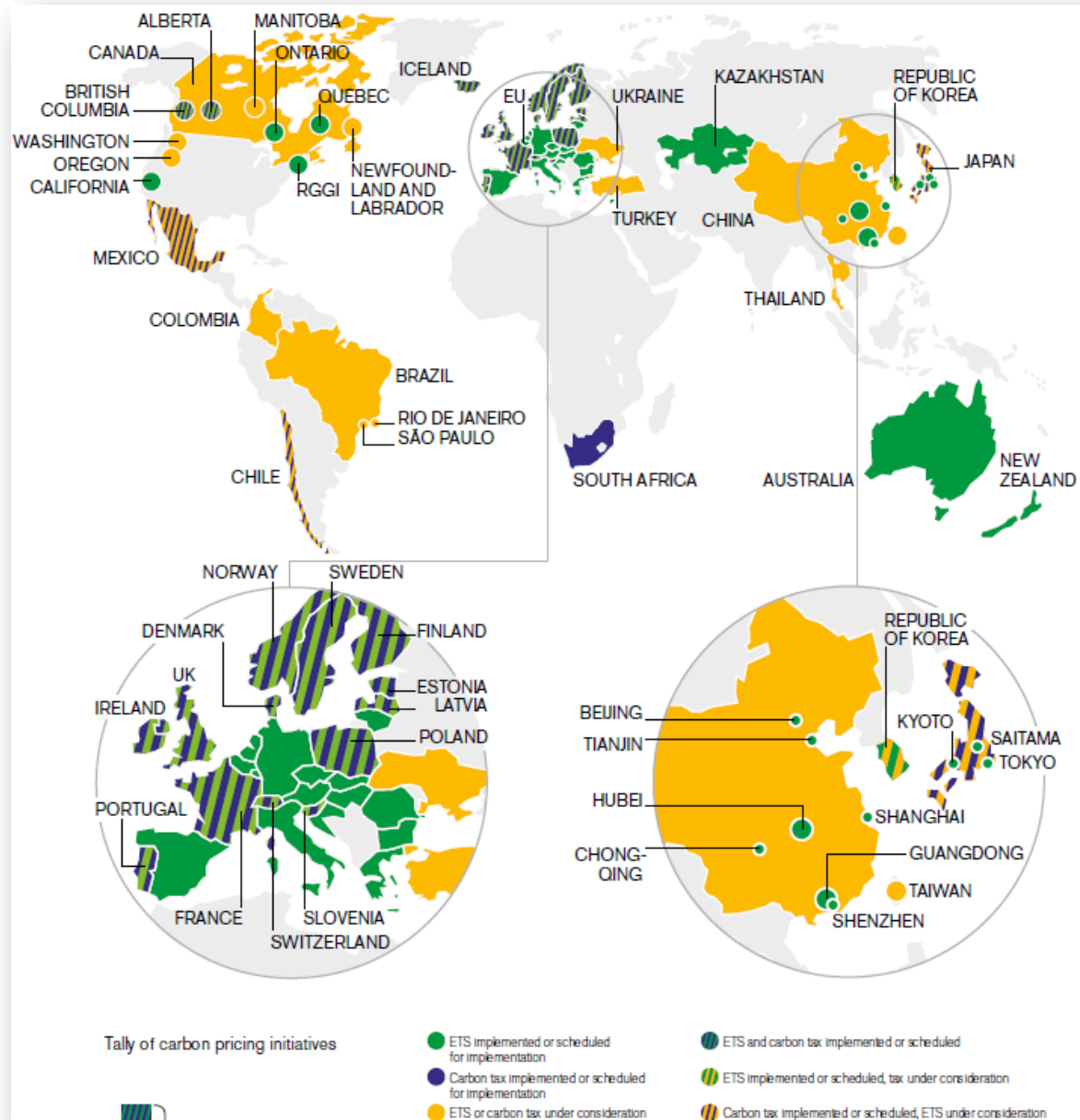
- ❑ 'Poner los precios bien'
- ❑ Coste-efectividad
- ❑ Promueven innovación
- ❑ Cambio de 'entorno': Inversión
- ❑ Energía: menos dependencia



**Facilitan
Transición**

■ Por qué reformas fiscales verdes?

- ❑ Recaudación: doble dividendo
 - ❑ Compensaciones distributivas
 - ❑ Afectación energético-ambiental
-



■ **Qué aporta este informe?**

- ❑ **Actualiza esfuerzos investigadores de más de 25 años, con escasa influencia en la praxis política española**
 - ❑ **Apunta a su carácter imprescindible para una transición exitosa a sociedades descarbonizadas**
 - ❑ **Propone actuaciones prioritarias, que deben ser moduladas por los decisores políticos**
 - ❑ **Presta una especial atención a los efectos distributivos y a su posible compensación**
-



Hacienda Pública Española / Review of Public Economics, 208-(1/2014): 145-190
© 2014, Instituto de Estudios Fiscales
DOI: 10.7866/HPE-RPE.14.1.5

A Panorama on Energy Taxes and Green Tax Reforms*

ALBERTO GAGO**

XAVIER LABANDEIRA**

XIRAL LÓPEZ-OTERO**

Universidade de Vigo and Economics for Energy

Received: September, 2013

Accepted: July, 2014

Summary

This article provides an overview of specific and systemic applications of energy taxes and environmental (or green) tax reforms. To do so it combines a theoretical and empirical assessment of the literature, with a non-exhaustive description of the practice of these instruments and packages in the real world. Besides yielding a comprehensive approximation to the specific and systemic use of energy taxes, the paper contributes to the research in this area by reflecting on the present and future of these instruments in a particularly shifting world.

Keywords: Taxes, Energy, Environment, Externalities, Natural Resources.

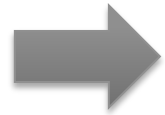
JEL classification: H21, H23, Q48, Q58.

1. Introduction

Energy issues play an increasingly important role in contemporary developed and developing societies. This is due to the fact that the availability of reliable and sufficient energy is crucial for the development of economic activities and, therefore, the energy sector is nowadays very relevant and quite sizeable in most economies. But energy is also the source of important external (negative) environmental effects, particularly those related to the emissions of greenhouse gases (GHG) that are the cause of climate change phenomena. Moreover, the varying availability of energy resources across the globe brings about dependence relationships among countries that give prominence to energy security concerns.

■ Diagnóstico

- ❑ **Anomalía 1: Bajos niveles impositivos históricos**
- ❑ **Anomalía 1b: Sorprendente (falta de) actuación durante la gran recesión y la recuperación**

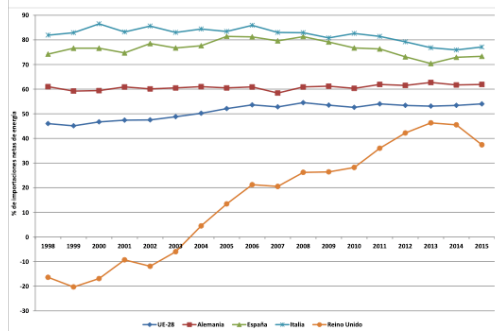
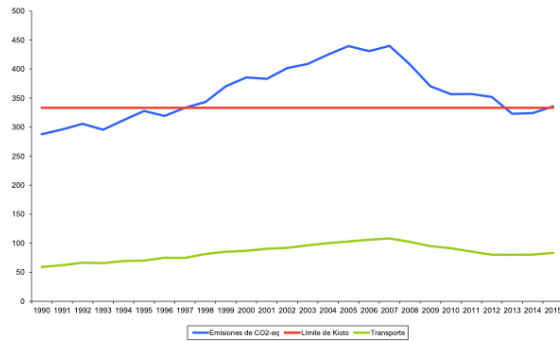


Caso extremo de las dificultades en la realidad de estos instrumentos cruciales

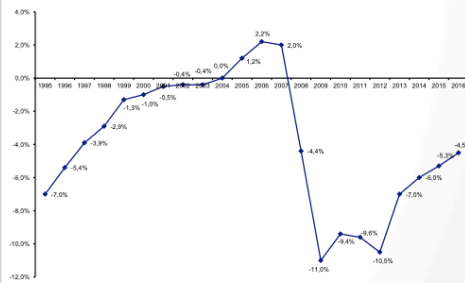
- ❑ **Anomalía 2: Intensa, pero poco efectiva y descoordinada, actuación autonómica**
-

España

CO₂

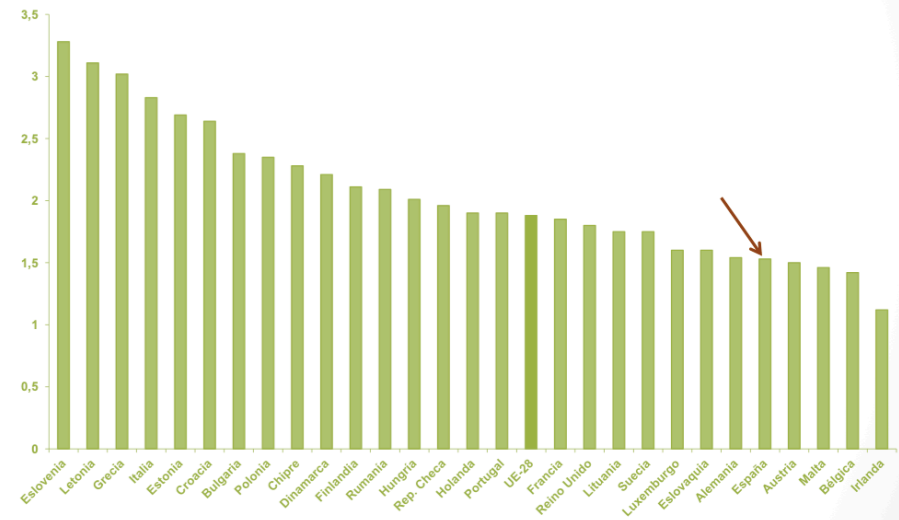


Dependencia energética



Déficit presupuestario

Impuestos sobre la energía en la UE-28. 2016 (% PIB)



Fuente: Eurostat (2017)

■ Propuestas

□ Intensificación de la tributación del diésel y gasolina

■ Igualación de accisas de diésel y gasolina

Tabla 11. Efectos de la igualación de los tipos impositivos de gasolina y diésel

Carburante	Precio final (%)	Consumo (%)	Emisiones de CO ₂ (%)	Recaudación adicional (millones de euros)		
				I. Hidrocarburos	IVA	Total
Diésel no comercial	9,39	-1,89	-1,89	1510	273	1783
Diésel comercial	9,39	-1,89	-1,89	861	-	861
Total	-	-1,56	-1,59	2372	273	2644

Fuente: Elaboración propia

■ Incremento sostenido y conjunto de las accisas

Tabla 13. Efectos del incremento e igualación de los tipos impositivos de gasolina y diésel

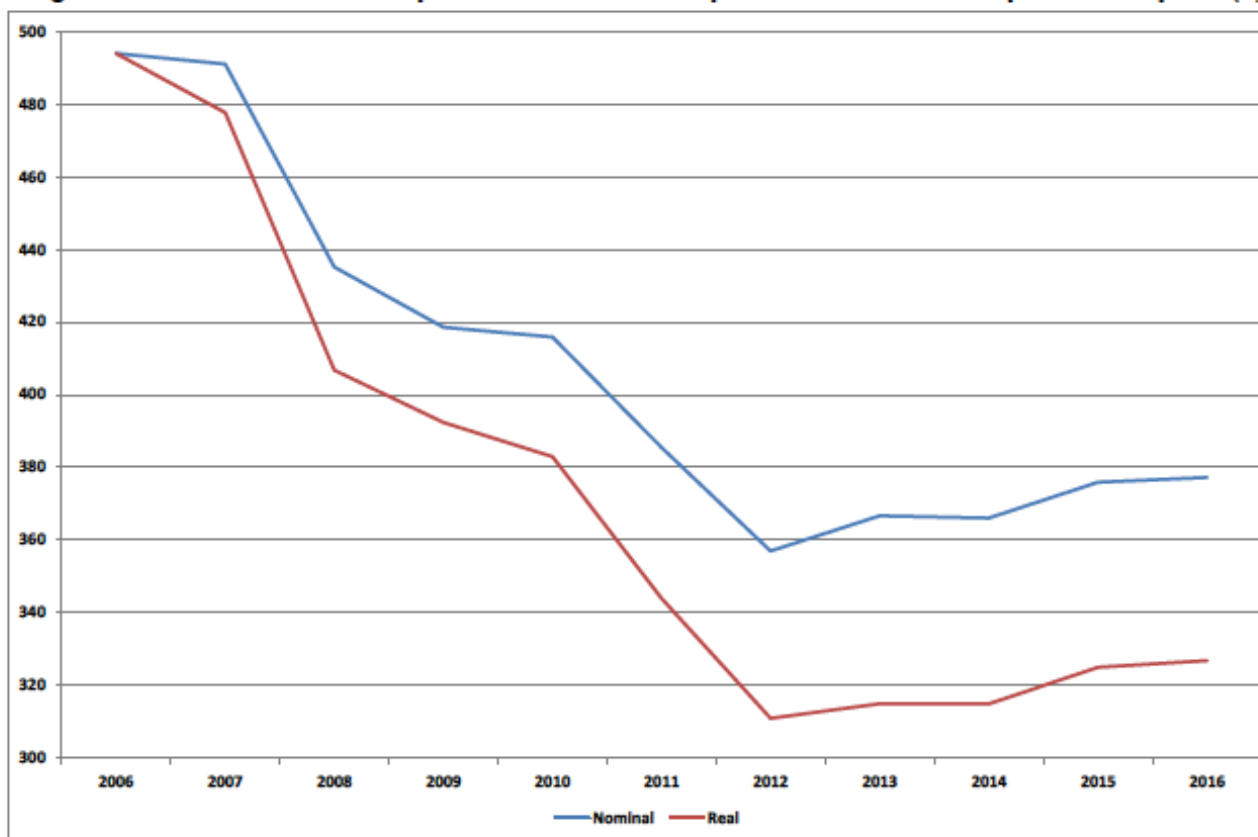
Carburante	Precio final (%)	Consumo (%)	Emisiones de CO ₂ (%)	Recaudación adicional (millones de euros)		
				I. Hidrocarburos	IVA	Total
Gasolina 95	20,41%	-5,16%	-5,16%	1089	189,34	1278
Diésel no comercial	31,27%	-6,29%	-6,29%	4786	856,91	5643
Diésel comercial	31,27%	-6,29%	-6,29%	2729	-	2729
Total	-	-6,09%	-6,11%	8603	1046,25	9650

Fuente: Elaboración propia

■ Propuestas

□ Hacia una tributación del uso real de los vehículos

Figura 7. Recaudación media por vehículo de los impuestos sobre el transporte en España (€)



a) Se considera la recaudación conjunta del impuesto sobre hidrocarburos aplicado sobre los carburantes de transporte, el impuesto de matriculación y el IVTM, dividida por el parque total de vehículos.

Fuente: AEAT (2019a, 2019b), Ministerio de Hacienda (2018), DGT (2019) y elaboración propia

Tabla 14. Características del IGAV

A. Ilustración tarifaria del IGAV			
	Zona 1 (urbana)	Zona 2	Zona ... (no urbana)
Vehículo tipo 1	Tarifa Acceso 1 Tarifa horaria 1a (...) Tarifa valle	Tarifa horaria 2a (...) Tarifa valle	Tarifa valle
	Tarifa valle	Tarifa valle	
Vehículo tipo ...	Tarifas horarias/acceso/valle	Tarifas horarias/acceso/valle	Tarifa valle
	Tarifa valle	Tarifa valle	

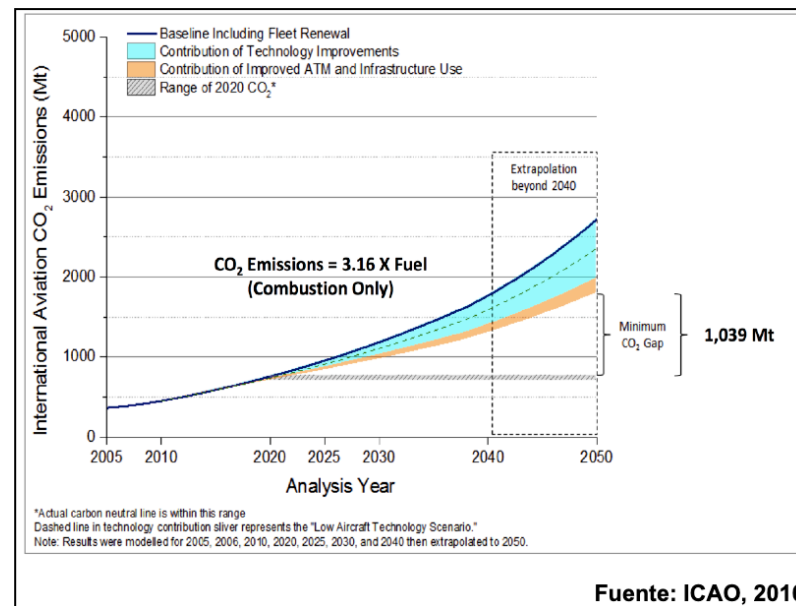
B. Cobertura de externalidades por componente de IGAV						
Vehículo tipo 1	Pago	Externalidades				
		Congestión	C. local/ruido	C. Global	Accidentes	Infraestructuras
Tarifa Acceso	Euros	X	-	-	-	X
Tarifa horaria 1a	Euros/hora	X	X	-	-	-
Tarifa valle	Euros/km	-	-	X	X	X

Fuente: Gago et al. (2019a)

■ Propuestas

□ Impuesto sobre los billetes de avión

■ Una situación insostenible



■ Una alternativa viable y extendida

■ Necesarias correcciones distributivas y de competitividad

■ **Propuestas**

- ❑ **Suelo fiscal de carbono para el sector eléctrico**
 - **Aceleración de la transición, de forma flexible**
 - **“Seguro” ante posible bajada de precios de EU ETS**
 - **Evitar decisiones inconsistentes e ineficientes**
-

■ Mensajes fuerza

- ❑ Instrumentos necesarios (no suficientes) para una exitosa transición a una sociedad descarbonizada
 - ❑ Importantes anomalías españolas: necesidad de actuar ya y de forma intensa
 - ❑ Importante priorizar en el ámbito del transporte
 - ❑ Atención a aspectos distributivos y de competitividad
 - ❑ Necesaria adaptación institucional
-