FISCALIDAD AMBIENTAL

Xavier Labandeira

Universidade Vigo

Sevilla, 16 de mayo de 2022

- Notas preliminares
- **Filosofía del capítulo**
- **Diagnóstico**
- **Principios y guías**
- **Propuestas**
- **(mis) Mensajes y Postdata**

- **Notas preliminares**
  - El encargo y el comité
  - Los medios
  - La autoría
  - Decisores políticos / expertos
  - Interpretaciones sesgadas comunes
  - Objetivos y aproximación hoy

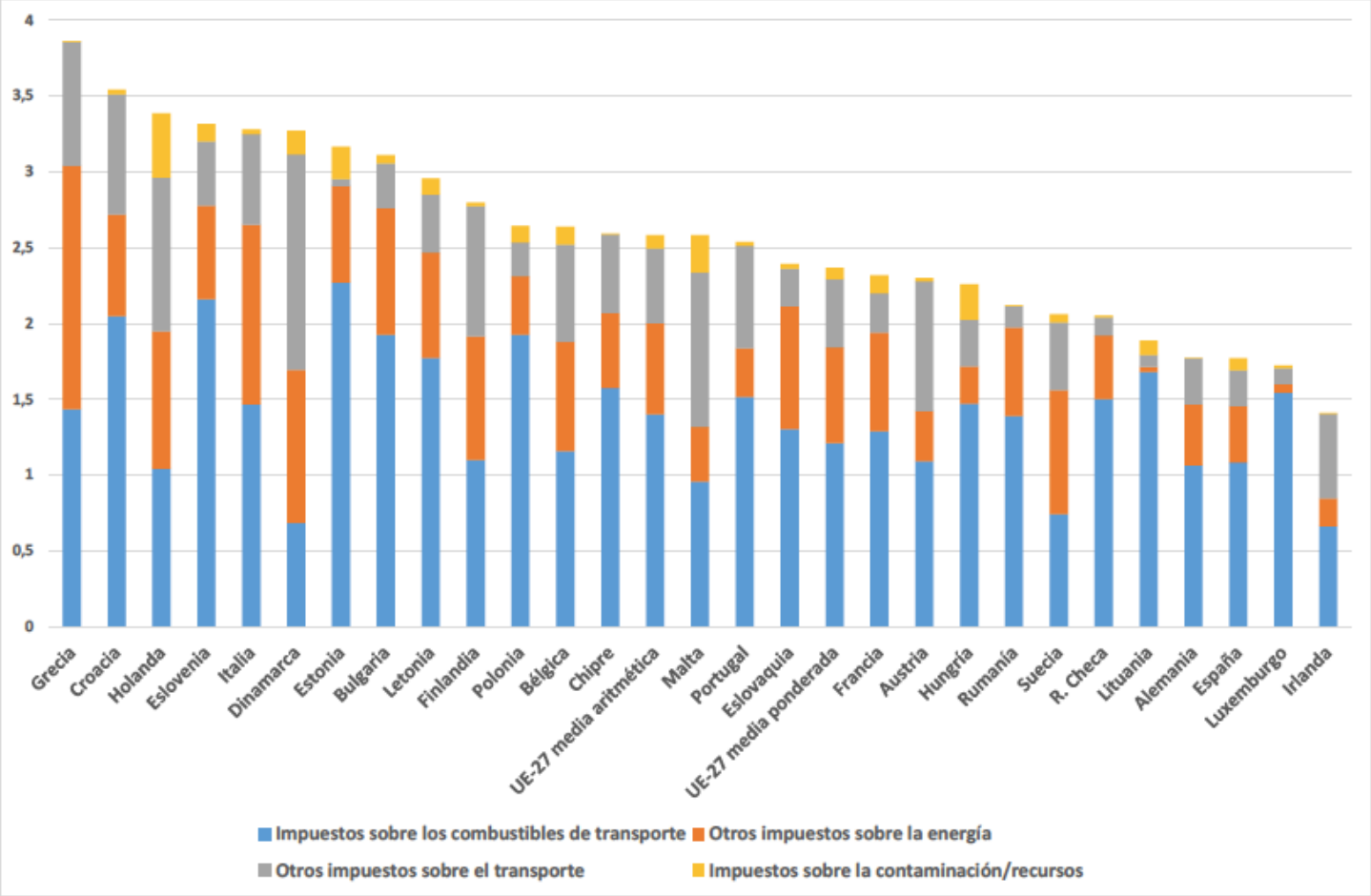
- **Filosofía del capítulo**
  - Objetividad (ambiental)
  - No a las “vacas sagradas”
  - No al “fundamentalismo”
  - Aproximación común
  - Compensaciones

- **Filosofía del capítulo/2**
  - Soluciones aplicables y realistas
  - No hoja en blanco ("reforma")
  - Hoja de ruta para decisores políticos: <u>no sustituye exploración a fondo</u>
  - Método académico: fundamentos, evidencia e ilustración empírica

- **Filosofía del capítulo/Fundamentos**
  - Minimización de costes; fomento de cambio tecnológico (frente a alternativas)
  - Instrumento necesario (no suficiente), <u>imprescindible para la transición ecológica en economías de mercado</u>

Diagnóstico

Gráfico 1. Recaudación medioambiental en relación con el PIB. 2019



Fuente: Comisión Europea (2021c)

Tabla II.12

Situación actual de la fiscalidad energética en la UE-27

País	Gasolina			Diésel automoción			Electricidad			Gas natural		
	IE c€/l	IVA %	Total c€/l (EU-27)	IE c€/l	IVA %	Total c€/l (EU-27)	IE (No R) €/MWh	IVA %	Total €/MWh (EU-27)	IE (No R) €/GJ	IVA %	Total €/GJ (EU-27)
Alemania	69	16	91,5 (106,1)	50,1	16	69,5 (96,7)	20,5 (15,37)	19	160,8 (188,7)	1,5 (1,1)	19	4,29 (77,4)
España	*47,4*	*21*	*72,3 (83,9)*	*38*	*21*	*60,2 (83,8)*	*6,0 (4,0)*	*21*	*109,7 (128,7)*	*0,65 (0,15)*	*21*	*5,5 (100,1)*
Francia	69,1	20	95,4 (110,7)	60,9	20	84,9 (118,1)	22,5 (22,5)	20	64,9 (76,2)	2,3 (2,3)	20	6,0 (108,6)
Holanda	82,1	21	114,2 (132,5)	53	21	78,8 (109,7)	124,3 (124,3)	21	-12,1 (-14,2)	12,3 (12,3)	21	16,5 (298,7)
Italia	72,8	22	102,8 (119,2)	61,7	22	88,9 (123,7)	22,7 (12,5)	10	89,6 (105,1)	1,2 (0,3)	10	8,2 (147,5)
Polonia	36,8	23	60,5 (70,2)	32,5	23	55,3 (77)	1,1 (1,1)	23	57,1 (67,0)	0,3 (0,3)	23	2,4 (44,1)
Portugal	66,8	23	98 (113,7)	51,3	23	78,7 (109,5)	1,0 (1,0)	23	104,9 (123,1)	1,7 (1,7)	23	7,0 (125,9)
Rumanía	36,9	19	56,1 (65,1)	33,9	19	52,6 (73,2)	1,1 (0,5)	19	41,1 (48,2)	0,3 (0,2)	19	1,42 (25,6)
Suecia	61,1	25	94 (109,1)	43,2	25	78,2 (108,8)	34,0 (0,6)	25	68,2 (80,0)	8,3 (1,6)	25	14,8 (266,9)
UE-27	60,3	20,6	86 (100)	48,3	20,6	71,9 (100)	19,1 (14,1)	19,0	85,2 (100)	1,9 (1,6)	19,0	5,5 (100)

Fuentes de datos: Carburantes: MITECO (2021) *Precios de Carburantes y Combustibles*. Datos de septiembre de 2021; Electricidad y Gas Natural: Comisión Europea (2021). *Excise Duty Tables. Part II. Energy Products and Electricity*. Para el gravamen total se consideran datos de la carga fiscal total sobre electricidad y gas natural de Eurostat (2021) *Energy Database. Prices of Natural Gas and Electricity*.

Notas: La media de la UE-27 se calcula como la media ponderada por población de los impuestos aplicados.

En los países en los que se aplican distintos tipos impositivos en función del consumo se considera el tipo impositivo mayor.

- **Principios y guías**
  - Racionalidad ambiental →
  - Inserción en el contexto regulatorio ambiental:
    - Paquetes energético-climáticos UE (‘*Fit for 55*’)
    - Marco competencial español

Tabla 1. Compromisos Medioambientales de España y situación actual

Problema Ambiental / Año de referencia	Objetivo	Últimos datos
1. Emisiones Gases Efecto Invernadero (GEI) / 1990	-23% en 2030	+8,5% (2019)
1b. Emisiones GEI sectores difusos/2005	-26% en 2030 (-37,7% en 2030, *Fit for 55*)	-15,1% (2019)
2. Emisiones de Óxidos de Nitrógeno (NOx) / 2005	-41% entre 2020-2029 -62% a partir de 2030	-50,3% (2019)
3. Emisiones de Compuestos Orgánicos Volátiles Distintos del Metano (COVDM) / 2005	-22% entre 2020-2029 -39% a partir de 2030	-23,3% (2019)
4. Emisiones de Amoníaco (NH3) / 2005	-3% entre 2020-2029 -16% a partir de 2030	-2,8% (2019)
5. Emisiones de Materia Particulada 2,5 ($PM_{2,5}$) / 2005	-15% entre 2020-2029 -50% a partir de 2030	-8,6% (2019)
6. Eficiencia energética (Mtep)	Energía primaria: 122,6 (2020); 98,5 (2030) Energía final: 87,23 (2020); 73,60 (2030)	Energía primaria: 120,75 (2019) Energía final: 86,30 (2019)
7. Peso de los residuos producidos / 2010	-10% en 2020 -15% en 2030	-8,1%* (2018) -6,9%** (2018)
8. Residuos domésticos y similares destinados a preparación para reutilización y reciclado	50% en 2020	35%*** (2018)
9. Residuos no peligrosos de construcción destinados a preparación para reutilización y reciclado	70% en 2020	47%**** (2018)
10. Recuperación de los costes de los servicios relacionados con el agua	100%	67,9%

Fuentes de datos: MITECO, *Inventario Nacional de Emisiones a la Atmósfera*; INE, *Estadísticas sobre Recogida y Tratamiento de Residuos*; MITECO, *Memoria Anual de Generación y Gestión de Residuos*; Comisión Europea, *Commission Assessment for Spain's NECP*; Eurostat, *Energy Efficiency*; MITECO, *Síntesis de los Planes Hidrológicos Españoles. Segundo Ciclo de la DMA (2015-2021)*

Notas: * Cantidad de residuos no peligrosos y peligrosos gestionados; ** Cantidad de residuos urbanos recogidos; *** Peso de los residuos reciclados y destinados al compostaje sobre el total de residuos municipales recogidos; **** Peso de los residuos destinados a recuperación y operaciones de relleno sobre el total de residuos no peligrosos

Principios y guías/2

- Efectividad: buena praxis en el diseño impositivo
- Areas prioritarias:
  - Electrificación sostenible
  - Movilidad compatible con la transición ecológica
  - Aumento de circularidad
  - Incorporación de costes ambientales asociados al uso del agua

- **Principios y guías/3**
  - Paquetes compensatorios distributivos y sobre competitividad
  - Evaluación *ad hoc* o derivada →
  - (Actuaciones en otros ámbitos tributarios)

- **Evaluación**
  - Impactos recaudatorios y sobre emisiones
  - Impactos distributivos y compensaciones hogares
  - Particularmente en electrificación y movilidad
  - En otras áreas, no se evalúa o solo genéricamente

- **Propuestas**
  - ***<u>Electrificación Sostenible</u>***
  - Por qué?
  - Cómo: sin barreras a electrificación, cobertura de costes ambientales
  - *Supresión IVPEE (P1) y reducción IEE (P3)*
  - *Ambientalización de tributación propia CCAA (P2); gravámenes nuclear (R1)*

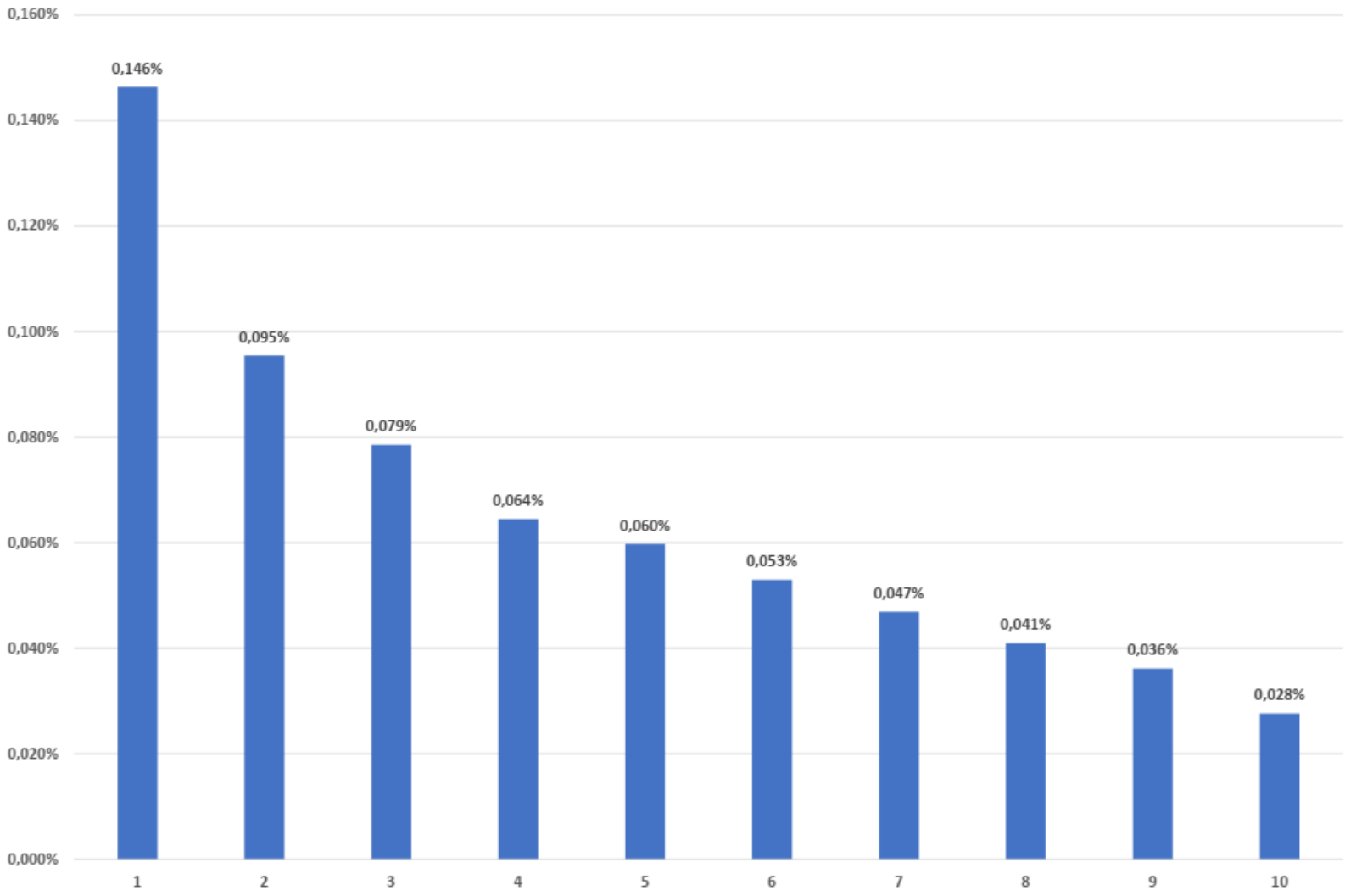
Tabla II.3

Impactos sobre precios, consumos y recaudación de P1

	Precio final (%)	Consumo y emisiones de CO_2 (%)	Variación en la recaudación, Millones euros (% sobre recaudación de IVPEE, IEE e IVA)			
			IVPEE	IEE	IVA	Total
Electricidad residencial	-2,46%	0,50%	-372,31	-15,27	-65,91	-453,48 (-10,1%)
Electricidad no residencial no electrointensivo	-3,74%	0,76%	-468,88	-19,29	-	-488,17 (-44,0%)
Electricidad no residencial electrointensivo	-3,74%	0,76%	-286,86	-1,77	-	-288,63 (-83,49%)
Total	-	0,68%	-1.128,04	-36,32	-65,91	-1.230,28 (-20,7%)

Gráfico II.2

Impacto distributivo de la P1 por decilas de renta equivalente

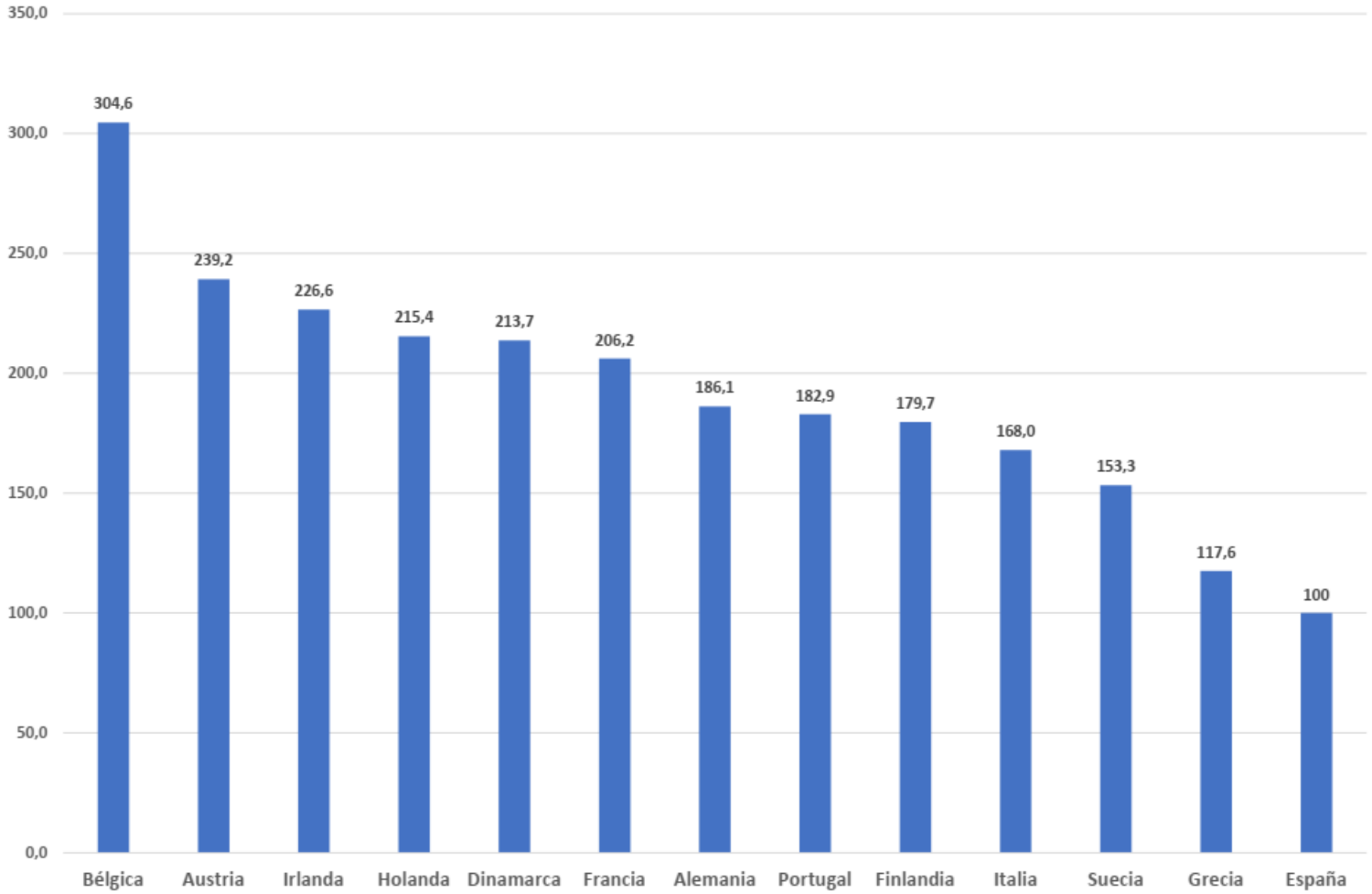


Nota: Porcentaje de variación medio en la renta equivalente por decilas de renta.

- ***<u>Movilidad compatible con la transición</u>***
- Por qué? →
- Cómo: actuación general sobre tipos de transporte, carburantes y vehículos
- *Tributación de combustibles de aviación, marítimos y agrarios (P4)*
- *Igualación de la fiscalidad de diésel y gasolina de automoción (P5)*

Gráfico II.4

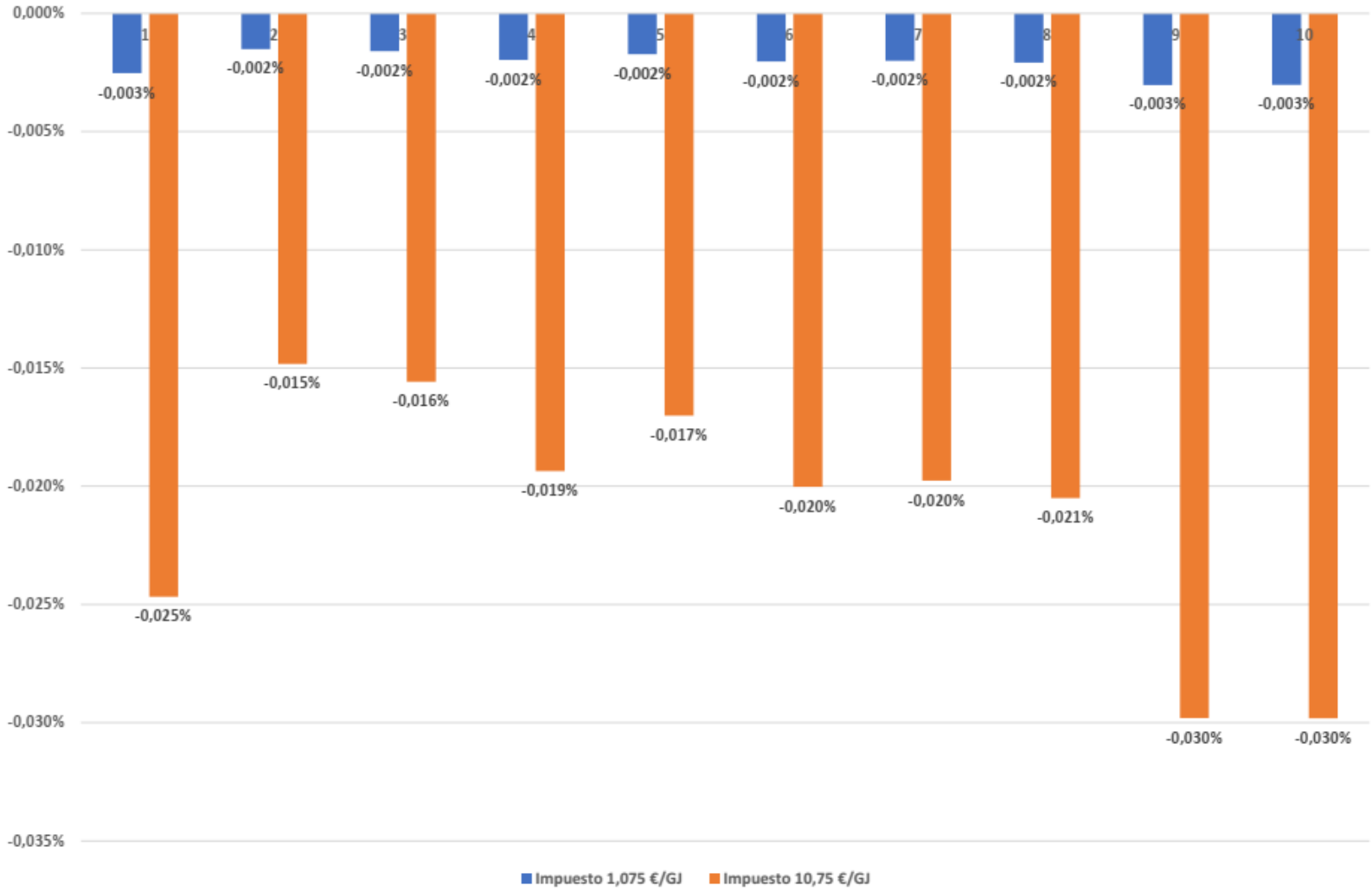
Recaudación media por vehículo en países de la UE, 2019 (España=100)



Fuentes: Se divide la recaudación procedente de los vehículos a motor (IVA sobre las ventas, servicios y reparaciones, impuestos sobre las ventas y el registro, impuestos de circulación, impuestos sobre carburantes, y otros) de ACEA (2021a) entre el stock de vehículos de Eurostat (2021d)

Gráfico II.6

Impacto distributivo por decilas de renta equivalente de P4A



Nota: Porcentaje de variación medio en la renta equivalente por decilas de renta

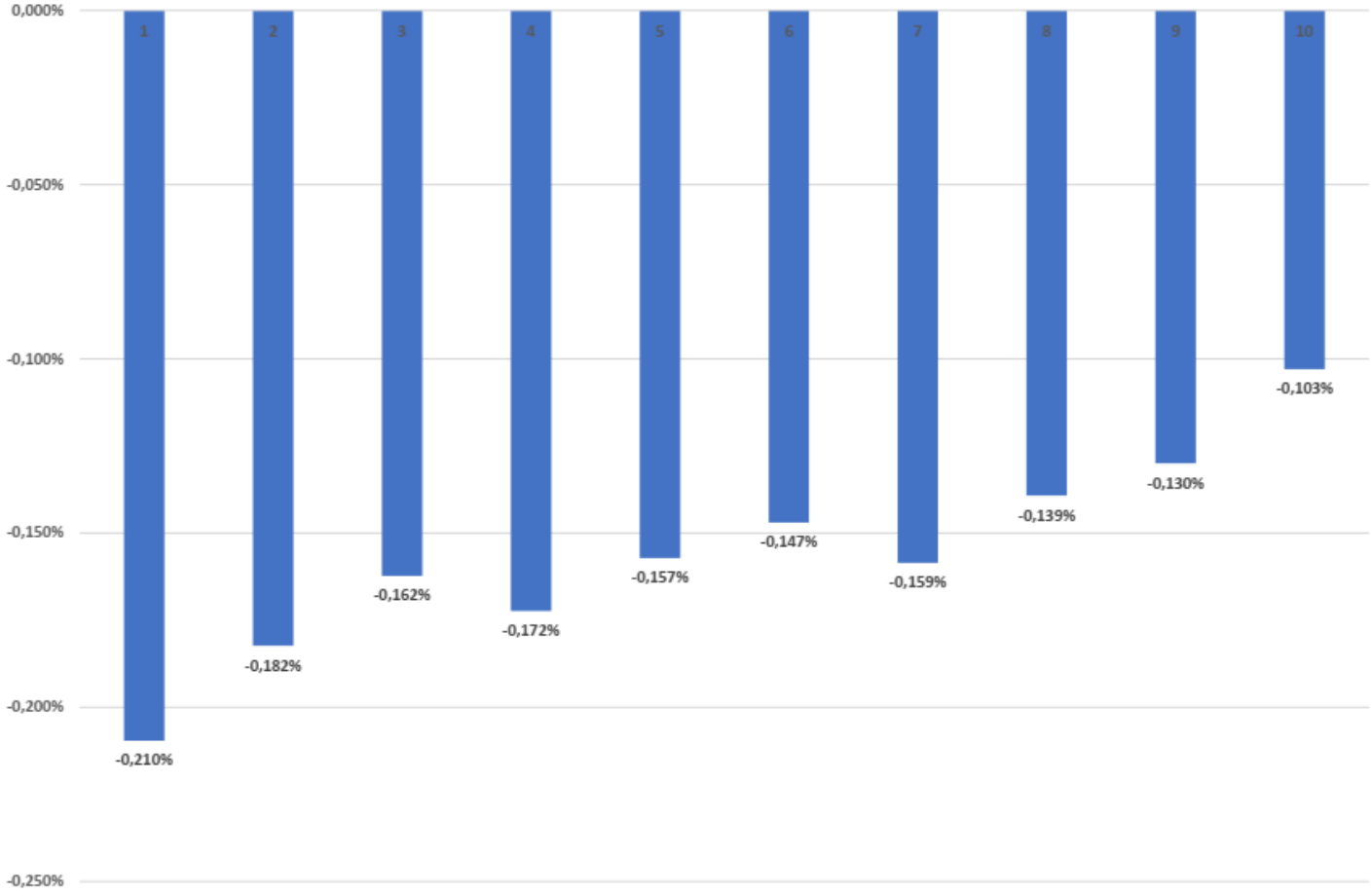
Tabla II.8

Impactos sobre los precios, consumos, emisiones y recaudación de P5

	Precio final (%)	Consumo (%)	Emisiones de CO_2 (%)	Recaudación adicional (Millones de euros)		
				I.E. Hidrocarburos	IVA	Total
Diésel residencial	9,34%	-1,88%	-1,88%	1.471,00	266,24	1.737,24 (17,0%)
Diésel no residencial	9,82%	-1,97%	-1,97%	884,08	-	884,08 (25,9%)
Total	-	-1,56%	-1,60%	2.355,09	266,24	2.621,33 (14,5%)

Gráfico II.7

Impacto distributivo por decilas de renta equivalente de P5

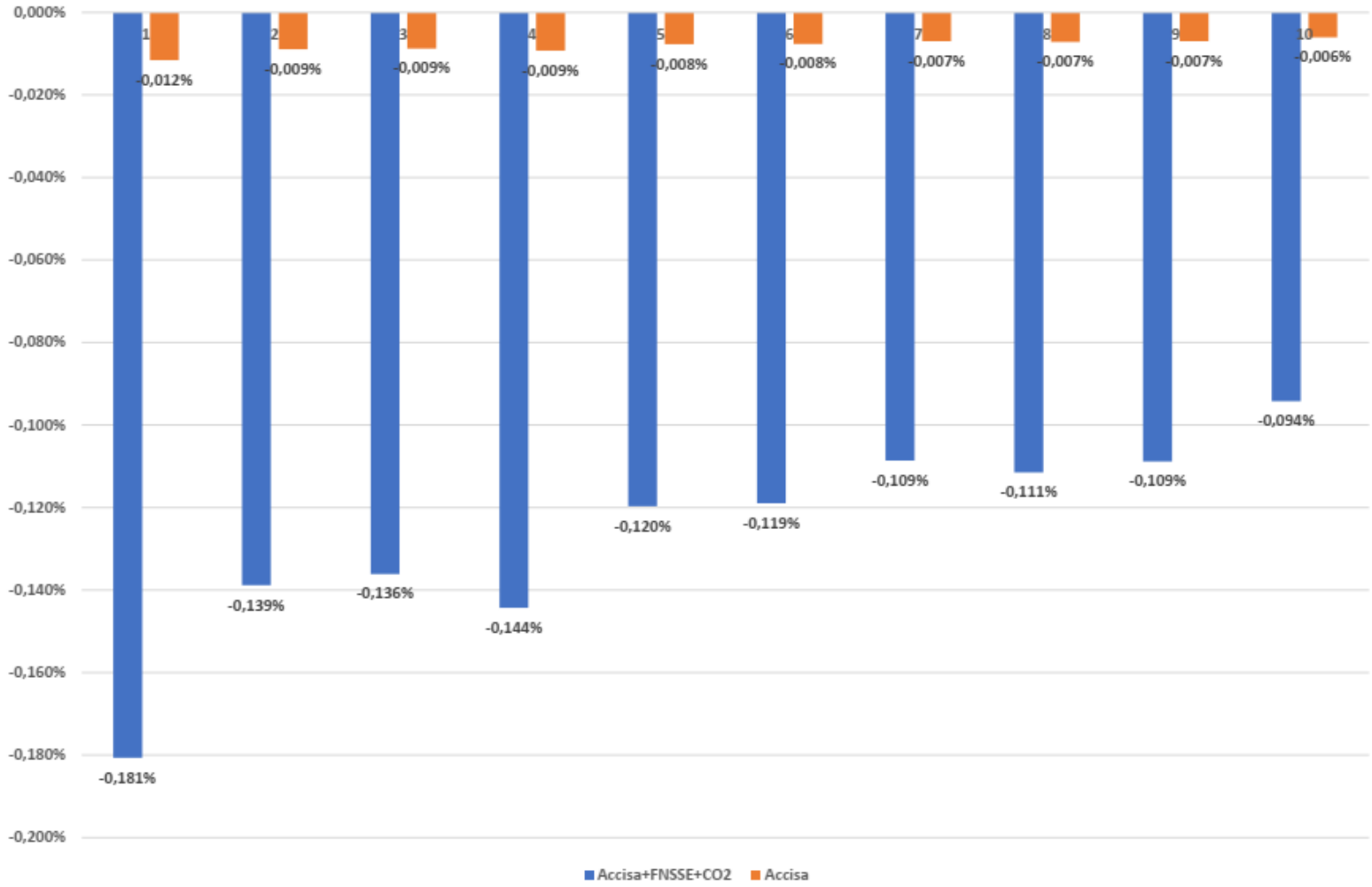


Nota: Porcentaje de variación medio en la renta equivalente por decilas de renta

- ***<u>Movilidad compatible con la transición</u>***
- *Aumento general de la fiscalidad de hidrocarburos sobre gas natural (P6A) y carburantes de automoción (P6B)*
- (análisis conjunto con reducciones de fiscalidad eléctrica)

Gráfico II.11

Impacto distributivo por decilas de renta equivalente de P6A



Nota: Porcentaje de variación medio en la renta equivalente por decilas de renta.

Tabla II.13

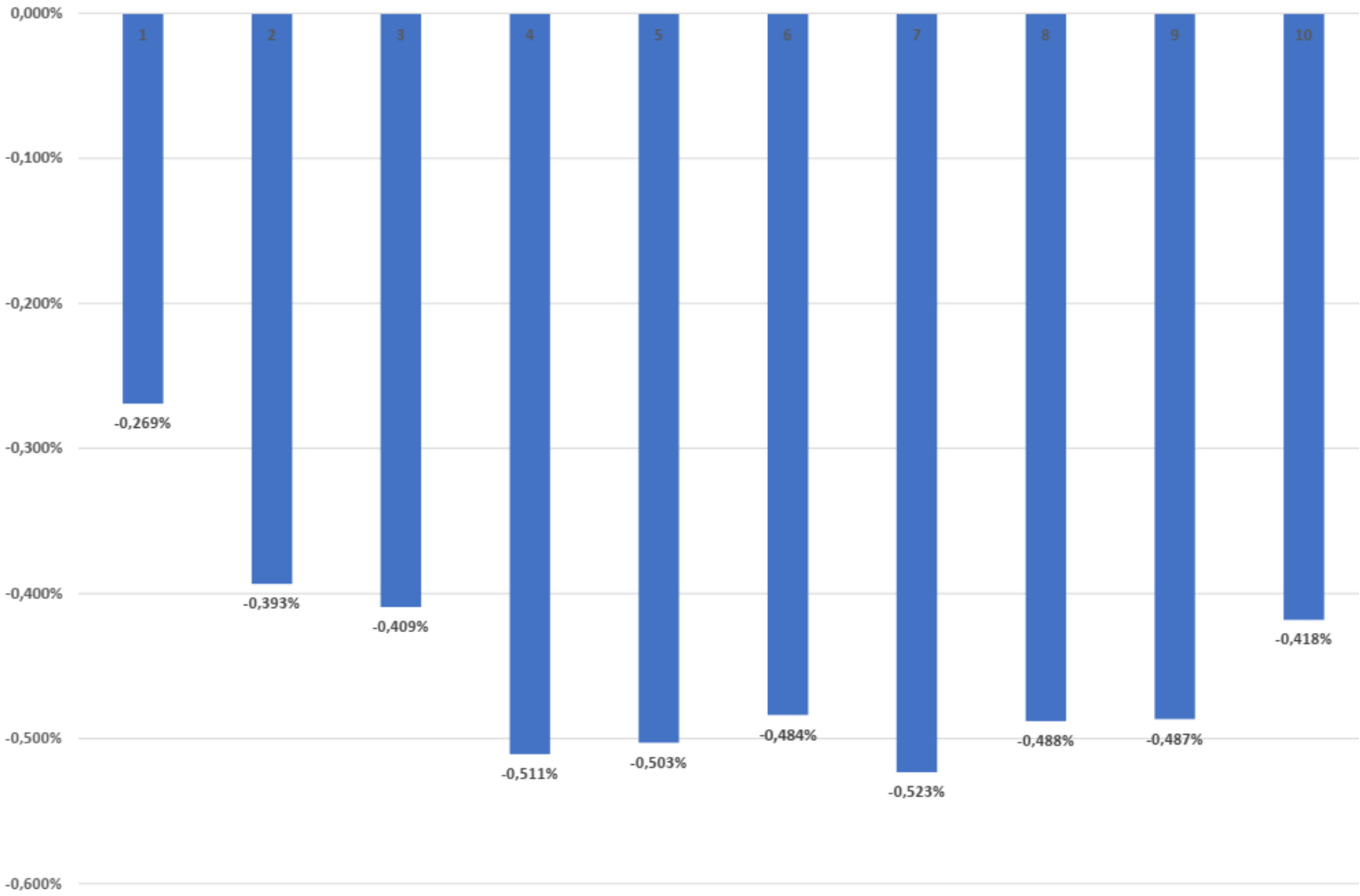
Impactos sobre precios, consumos/emisiones y recaudación de P1, P3 y P6

	Precio final (%)	Consumo y emisiones de CO_2 (%)	Recaudación adicional (Millones de euros)					
			IVPEE	I.EE	I. CO_2	FNSSE	IVA	Total
Electricidad residencial	-11,63%	2,36%	-372,31	-731,47	--	-912,12	-318,47	-1.422,25 (-31,7%)
Electricidad no residencial no electrointensivos	-17,37%	3,53%	-468,88	-583,69	--	-1.255,29	--	-1.052,57 (-94,8%)
Electricidad no residencial electrointensivos	-14,18%	2,88%	-286,86	-53,60	--	-762,46	--	-340,45 (-98,5%)
Gasolina 95	15,47%	-3,91%	--	-116,63	692,87	311,42	155,37	1.043,03 (23,7%)
Diésel residencial	27,76%	-5,58%	--	1.167,48	2.183,67	841,72	753,69	4.946,57 (48,4%)
Diésel no residencial	29,19%	-5,87%	--	713,21	1.300,58	501,32	--	2.515,11 (73,6%)
Gas natural residencial	21,81%	-5,28%	--	42,58	503,48	276,64	129,76	952,45 (97,2%)
Gas natural no residencial Sectores difusos	48,55%	-11,75%	--	218,05	755,03	414,85	--	1.387,94 (2.733,8%)
Gas natural no residencial EU-ETS	22,25%	-5,39%	--	311,72	--	583,91	--	895,63 (1.343,7%)
Total	--	-3,70% -3,90%*	-1.128,04	967,66	5.435,63	--	720,34	8.925,47 (35,6%)

Nota: *Cambio en emisiones de CO_2

Gráfico II.15

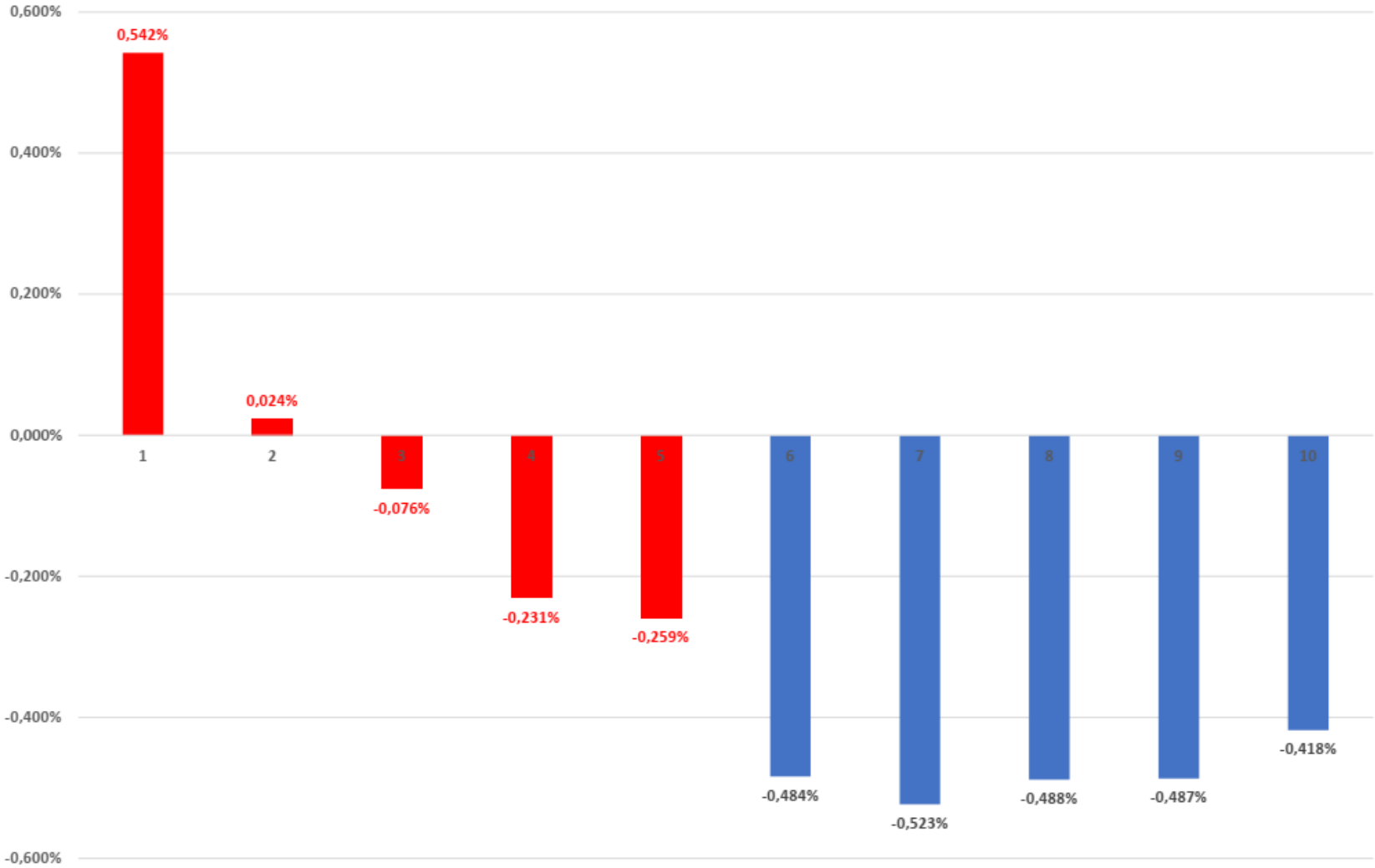
Impactos distributivos por decilas de renta equivalente de P1, P3 y P6



Nota: Porcentaje de variación medio en la renta equivalente por decilas de renta

Gráfico II.16

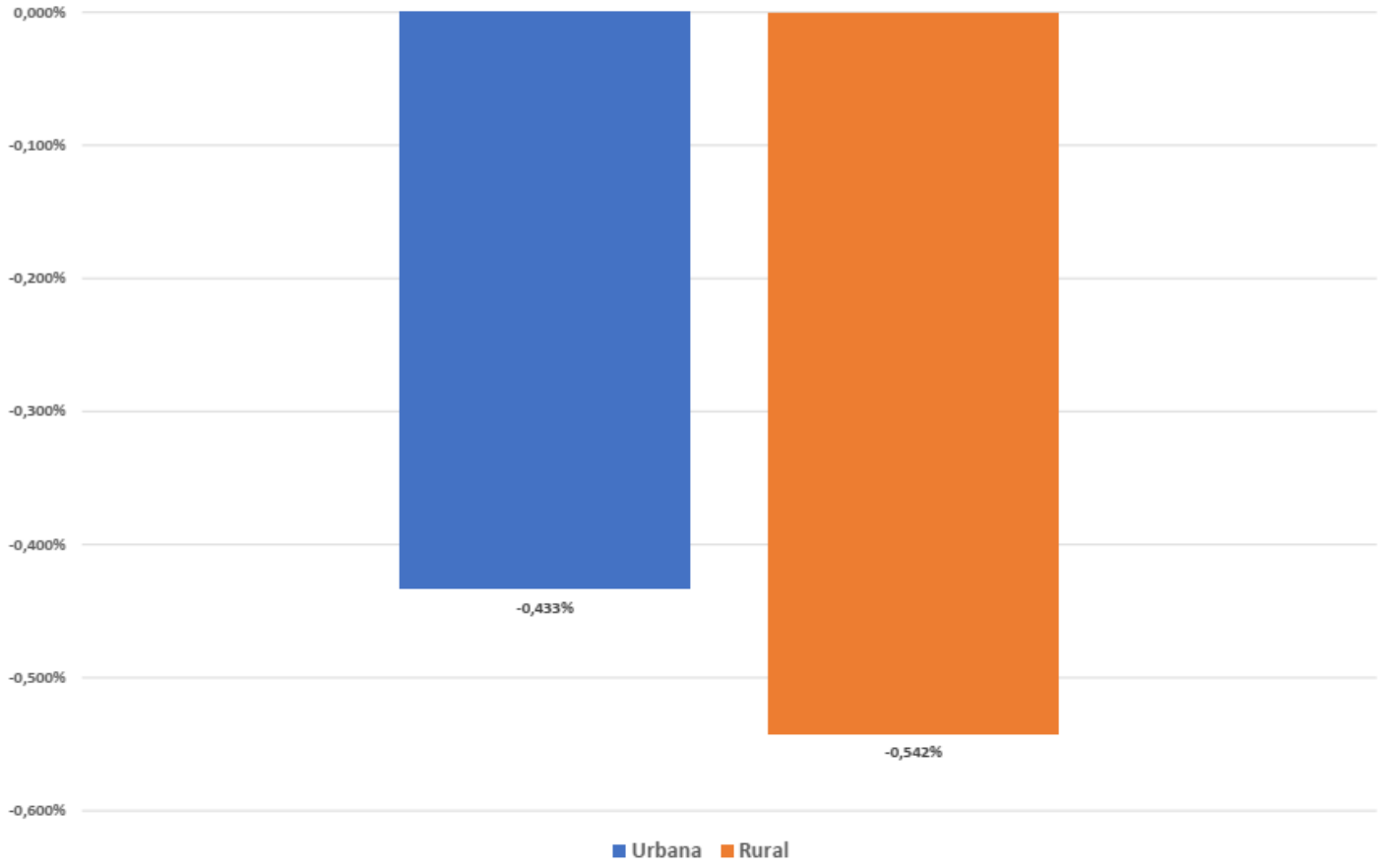
Impactos con compensación por decilas de renta equivalente de P1, P3 y P6



Nota: En rojo las decilas en las que se produce variación como consecuencia del esquema compensatorio.

Gráfico II.17

Impacto medio en renta equivalente de zonas rurales/urbanas P1, P3 y P6



Nota: Porcentaje de variación medio en la renta equivalente por decilas de renta.

- ***Movilidad compatible con la transición***
- *Modificación del IEDMT para favorecer una flota de vehículos sostenible (P7)*
- *Configurar el IVTM para penalizar a las tecnologías más contaminantes (P8)*
- *Creación de un tributo municipal sobre la congestión en ciudades (P9)*
- *Mecanismos tributarios para el pago por uso de determinadas vías (P10)*

Tabla II.14
Tarifa actual del IEDMT y propuestas 7A y 7B

Actual (gCO_2/km)	Tipo actual	Propuesta (gCO_2/km)	Tipo P7A	Tipo P7B
≤ 120	0%	≤ 55	0%	0%
>120-≤ 160	4,75%	>55-≤ 127	0%	5%
>160-≤ 200	9,75%	>127-≤ 152	5%	10%
>200	14,75%	>152-≤ 175	10%	15%
		>175	15%	20%
		Peso del vehículo	**Tipo**	
		>1800 kg	10 €/kg adicional	

Tabla II. 15
IEDMT como impuesto unitario sobre emisiones esperadas (P7C)

Emisiones (g/km)	Tipo impositivo (euros por g/km)
0	-
1-86	0,33
87-111	20
112-155	44
156-172	72
≥173	144
Peso del coche	**Tipo impositivo**
> 1800 kg	10 €/kg adicional

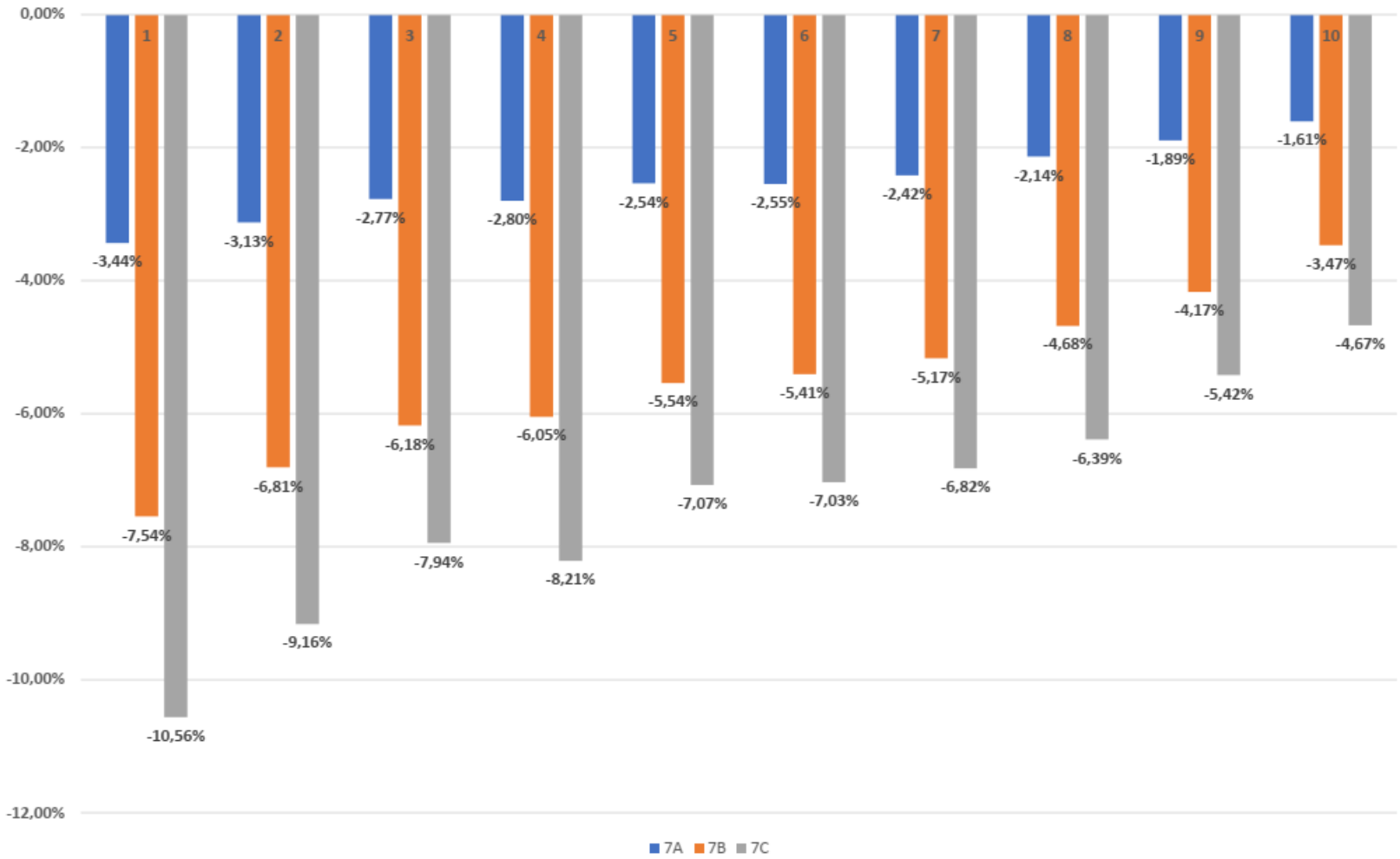
Tabla II.16

Impactos Recaudatorios (millones de euros) de P7

Ad Valorem (7A, 7B)			Unitario (7C)	
Emisiones (gCO_2/km) para	Recaudación adicional P7A	Recaudación adicional P7B	Emisiones (gCO_2/km)	Recaudación adicional P7C
≤ 55	0,01	0,01	>0-≤ 86	0,11
>55-≤ 120	0,02	98,97	>86-≤ 111	23,10
>120-≤ 127	-119,05	-56,64	>111-≤ 120	44,52
>127-≤ 152	293,56	793,59	>120-≤155	1.023,92
>152-<160	203,22	320,66	>155-<160	159,08
≥160-≤175	111,27	190,23	≥160-≤172	206,60
>175-<200	318,37	422,56	>172-<200	686,16
≥200	55,24	77,56	≥200	191,63
Total	862,63	1.846,93	Total	2.335,13

Gráfico II.18

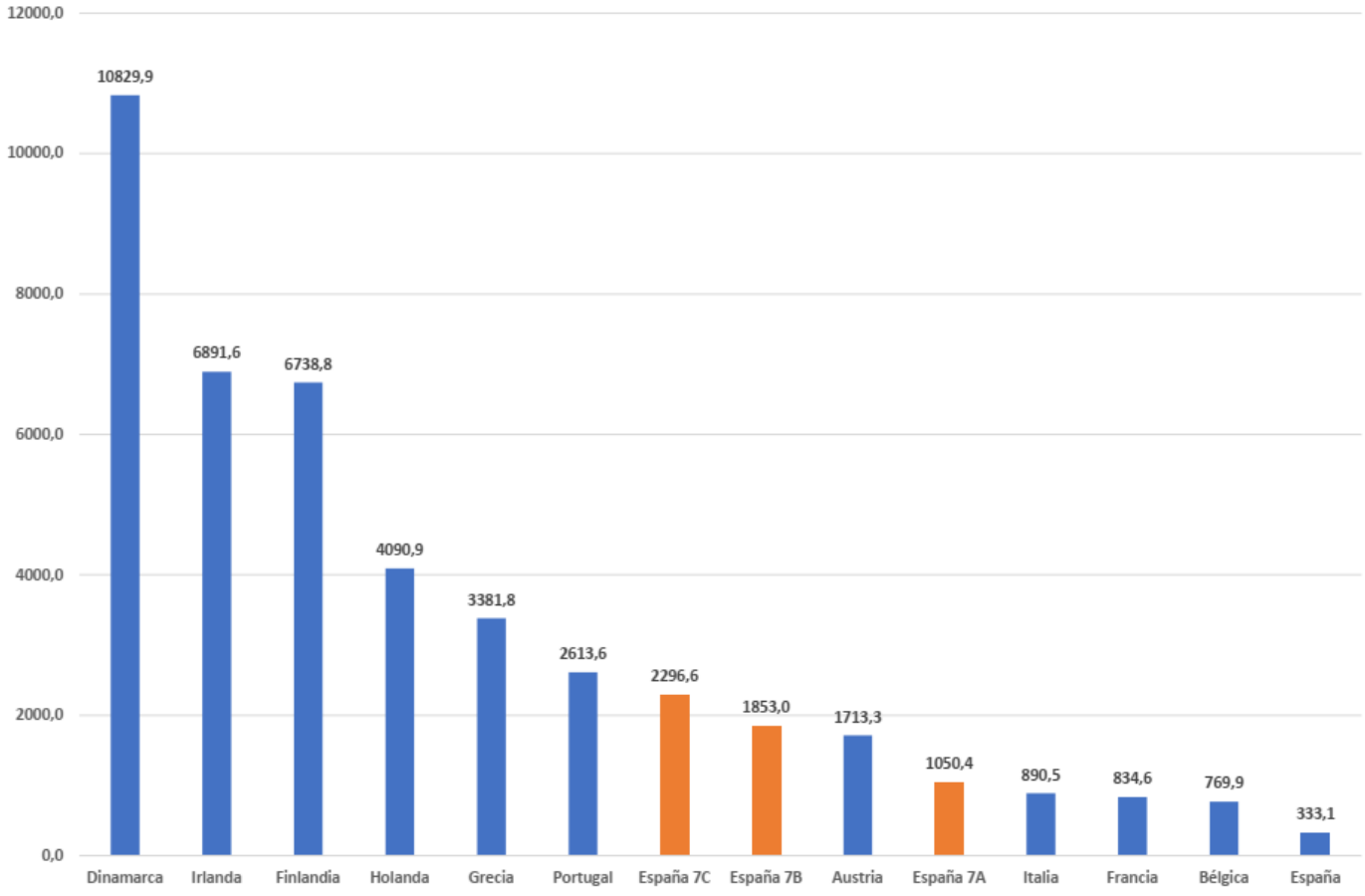
Impacto distributivo por decilas de renta equivalente de P7A, P7B y P7C



Nota: Porcentaje de variación medio en la renta equivalente por decilas de renta.

Gráfico II.19

Recaudación del impuesto de matriculación en ciertos países de la UE, junto a P7A, P7B y P7C en 2019 (euros por vehículo)



Fuentes: ACEA (2021a,b).

Notas: Los datos de Austria y Grecia son de 2020, el de Dinamarca de 2018.

Los datos de las simulaciones para España solo consideran la recaudación derivada de los automóviles.

Tabla II.17

Incremento de cuota del IVTM según emisiones

Emisiones de CO_2 (gCO_2/km)	Número de turismos	Recaudación inicial (millones euros)	Aumento Cuota (euros)		Incremento recaudatorio (millones euros y % sobre inicial)	
			P8A	P8B	P8A	P8B
≤ 55	98.329	8,16	0,0	0,0	0,00	0,0
≤ 55	98.329	8,16	0,0	0,0	0,00	0,0
>55-≤ 127	2.481.215	206,00	0,0	10,0	0,00	24,82
>127-≤ 152	5.566.065	462,11	10,0	20,0	55,66	111,32
>152-≤ 175	2.724.510	226,20	15,0	30,0	40,87	81,74
>175	3.398.287	282,14	20,0	50,0	67,97	169,92
Matriculados antes de 2007	11.147.833	925,53	10,0	20,0	111,47	222,96
Total	25.416.239	2.110,14	--	--	275,97 (13,08%)	610,76 (28,94%)

Nota: la recaudación de 2019 se distribuye por vehículo asumiendo la cuota media anual de 83,02 euros.

- ***<u>Movilidad compatible con la transición</u>***
- *Nuevos desarrollos de la tributación del transporte rodado*
- *Creación de un impuesto sobre los billetes de avión (P11)*

Tabla II.19

Ingresos potenciales del tributo sobre uso de vehículo

Costes por uso de vehículo	Recaudación Millones euros (% de total)
Congestión	7.114,64 (22,4%)
Contaminación atmosférica local	2.136,01 (6,7%)
Contaminación atmosférica global	2.571,55 (8,1%)
Accidentes	13.655,76 (43,0%)
Ruido	3.261,08 (10,3%)
Coste de la infraestructura	2.994,42 (9,4%)
Total	31.733,45

Fuentes: Van Essen *et al.* (2019), Schroten *et al.* (2019a), Ministerio de Transportes (2021a) y MITECO (2021a).

Tabla II.20

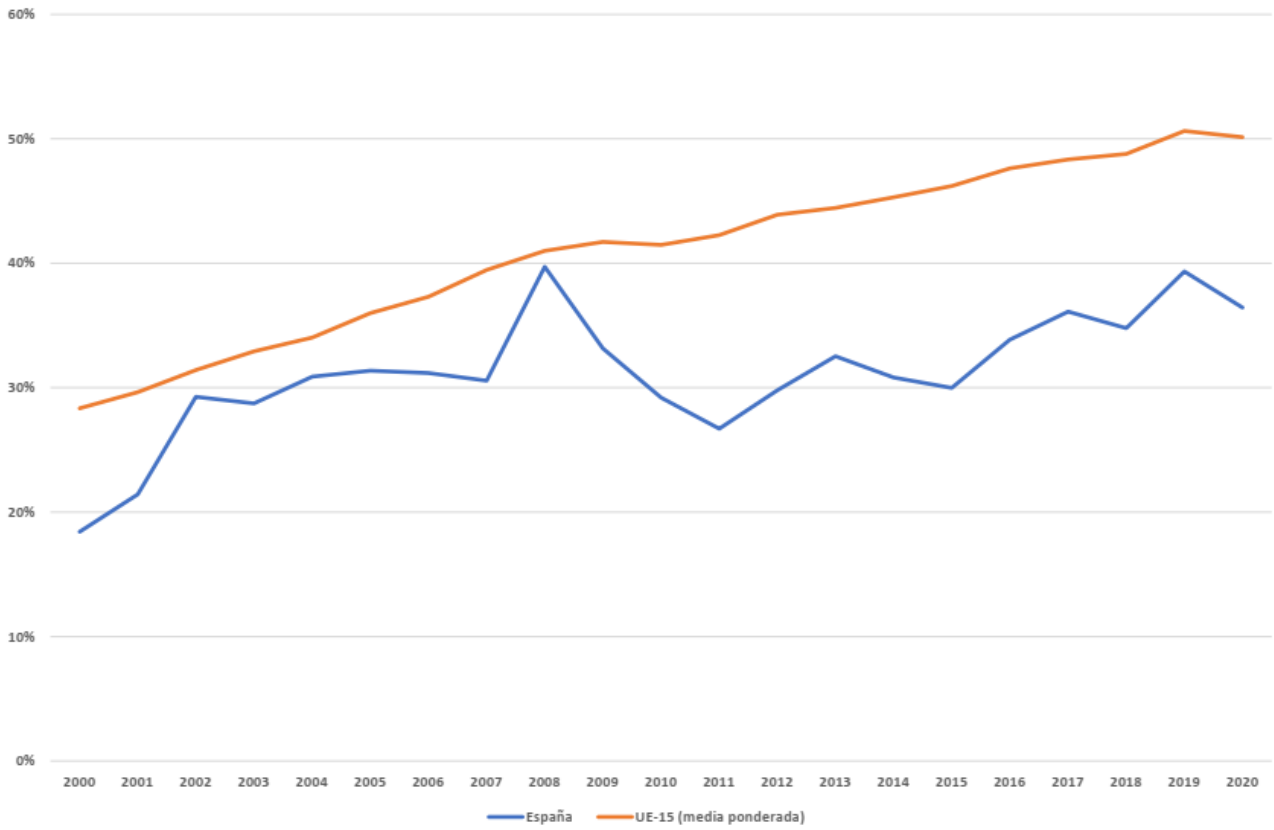
Impactos sobre los precios, viajeros, emisiones y recaudación de P11

Tipo de consumidor	Tipo de vuelo	Precio final	Viajeros (emisiones de CO_2)	Recaudación adicional (millones de euros)		
				I. Aviación	IVA	Total
Residencial	Doméstico	14,97%	-20,96%	209,68	-16,17	193,51
	Internacional	6,67%	-6,23%	185,19	-	185,19
No residencial	Doméstico	14,97%	-12,70%	59,47	0,17	59,64
	Internacional	6,67%	-2,54%	513,49	-	513,49
Total		-	-8,50% (-5,59%)	967,83	-16,00	951,83

- ***<u>Aumento de la circularidad</u>***
- *Por qué? →*
- *Intensificación y extensión de los tributos de la LRySC (P12)*
- *Tributación municipal de residuos basada en pago por generación (P13)*

Gráfico II.21

Porcentaje de residuos urbanos reciclados en España y UE-15 (2000-2020)

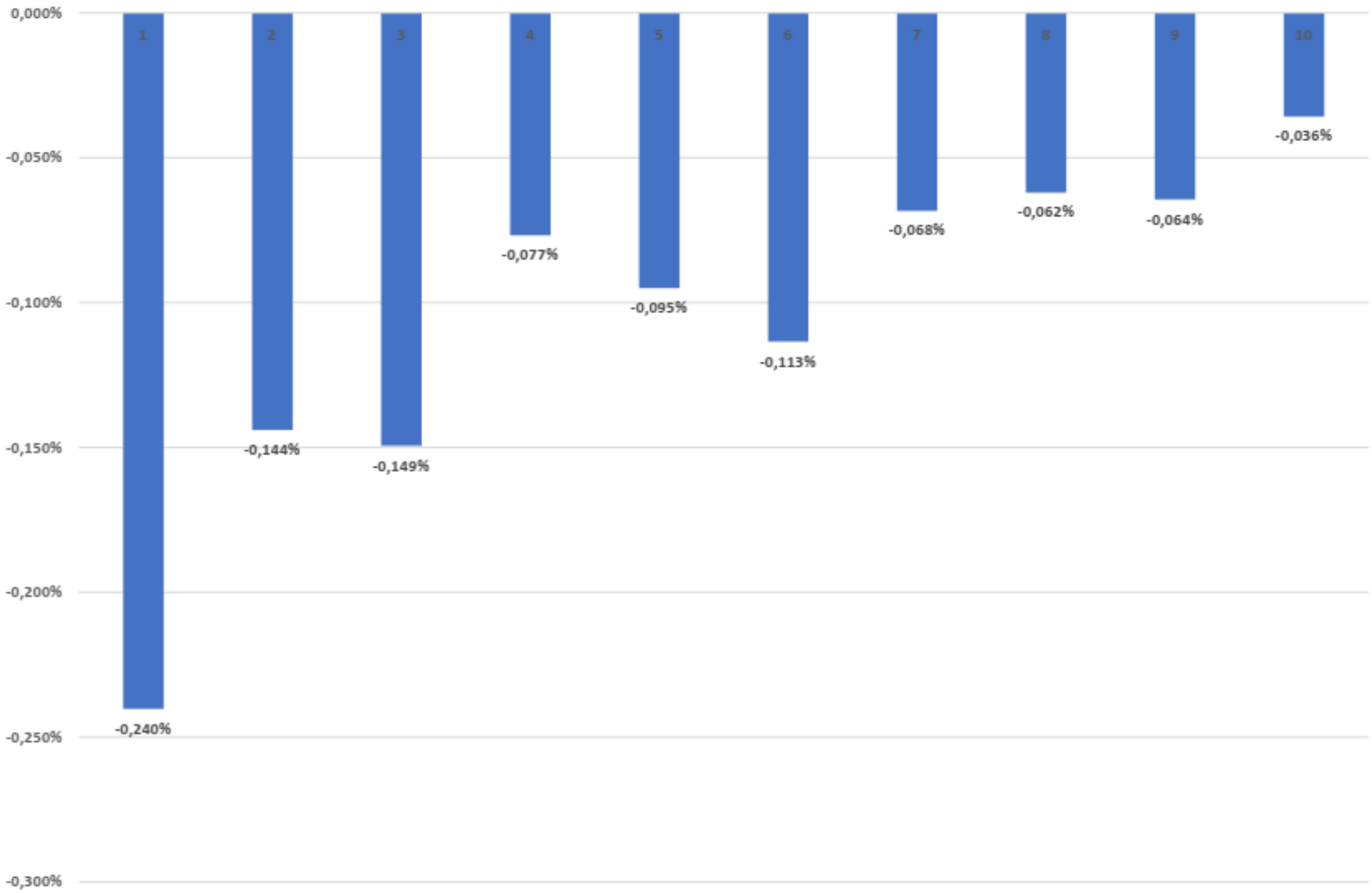


Fuente: Eurostat (2021c).

Notas: Media ponderada por población de los países de la UE-15.

No hay datos disponibles para Dinamarca (2012) Irlanda (2013, 2015, 2019 y 2020), Grecia, Italia y Austria (2020) y Reino Unido (2019 y 2020), por lo que no se incluyen en las medias de los años correspondientes.

Gráfico II.22
Impacto distributivo de P13



Nota: Porcentaje de variación medio en la renta equivalente por decilas de renta.

- ***Aumento de la circularidad***
- *Creación de un impuesto sobre extracción de áridos (P14)*
- *Creación de un impuesto sobre fertilizantes nitrogenados (P15)*
- *Extensión y armonización de la fiscalidad de emisiones de grandes instalaciones industriales y ganaderas (P16)*

Tabla II.22

Impactos sobre el consumo y la recaudación de P15

Fertilizante	Tipo impositivo	Precio final	Consumo/ emisiones	Recaudación adicional (Millones de euros)
Nitrato amónico	0,268	26,45%	-7,01%	11,34
Nitrato amónico cálcico	0,219	23,00%	-6,09%	39,58
Nitrosulfato amónico	0,487	35,15%	-9,32%	13,07
Soluciones nitrogenadas	0,503	58,06%	-15,39%	39,74
Sulfato amónico	0,705	67,68%	-17,94%	32,49
Urea	0,740	99,35%	-26,33%	143,69
Total		-	-14,49% (-16,38%)	279,92

Nota: Entre paréntesis la reducción global de emisiones.

Tabla II.23

Emisiones, tipo impositivo y recaudación de P16

Contaminante	Emisiones (toneladas)	Tipo impositivo (€/kg)	Recaudación (millones de euros)
NH_3	2.783,50 *66.449,4*	3,5	9,74 *232,57*
COVDM	52.925,07	0,23	12,17
CH_4	165.640,36 *232.380,2*	0,348	57,64 *80,87*
CO	261.026,34	0,011	2,75
N_2O	2.220,21 *987*	3	6,66 *2,96*
NOx	178.012,09	2,96	526,91
Total	810.740,56	-	615,88 *316,41*

Nota: En cursiva P16B, resto P16A.

- ***<u>Incorporación de costes ambientales asociados al uso del agua</u>***
- Por qué? →
- *Mejora de diseño y efectividad de tributos autonómicos sobre daños ambientales a las aguas (P17)*
- *Reforma de tributos para cobertura de costes de infraestructuras (P18)*
- *Creación de un tributo sobre la extracción de recursos hídricos (P19)*

Tabla 24. Costes e ingresos anuales del agua (millones de euros)

Demarcación hidrográfica	Coste Financiero			Coste ambiental CAE	Coste Total	Ingresos	Índice de recuperación de costes
	Costes de operación y mantenimiento	CAE de la inversión	Total				
Miño-Sil	55,98	101,19	157,17	6,42	163,59	143,46	87,69%
Cantábrico Occidental	288,94	223,71	512,65	35,17	547,82	473,83	86,49%
Cantábrico Oriental	210,61	226,34	436,95	34,80	471,75	347,35	73,63%
Duero	421,95	379,54	801,49	251,76	1053,25	664,20	63,06%
Tajo	1.071,05	672,74	1.743,79	202,45	1946,24	1.386,57	71,24%
Guadiana	245,67	292,14	537,81	48,57	586,38	353,06	60,21%
Guadalquivir	627,90	404,10	1.032,00	69,88	1101,88	870,76	79,02%
Segura	538,01	267,69	805,70	237,67	1043,37	700,02	67,09%
Júcar	1.032,85	348,67	1.381,52	184,54	1566,06	1.311,17	83,72%
Ebro	796,50	846,71	1.643,21	281,63	1924,84	1.317,00	68,42%
Ceuta	17,91	6,59	24,49	0,61	25,11	16,52	65,80%
Melilla	15,57	9,51	25,08	1,22	26,30	8,75	33,28%
Galicia Costa	n.d.	n.d.	260,13	41,95	302,08	189,78	62,82%
Cantábrico Oriental (PV)	178,21	199,58	377,80	15,74	393,54	294,00	74,71%
Mediterráneas andaluzas	500,50	243,40	743,90	78,70	822,60	659,65	80,19%
Guadalete-Barbate	140,95	22,83	163,78	14,46	178,24	154,11	86,46%
Tinto, Odiel y Piedras	95,75	25,40	121,15	10,47	131,62	109,37	83,10%
Catalunya	n.d.	n.d.	1.175,95	188,89	1364,84	1.080,20	79,14%
I. Balears	167,53	119,63	287,16	88,65	375,81	236,23	62,86%
Gran Canaria	167,82	36,15	203,97	7,54	211,51	165,61	78,30%
Lanzarote	33,04	12,29	45,33	3,47	48,79	33,30	68,26%
Fuerteventura	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	20,20	15,69	77,67%
Tenerife	255,68	67,94	323,62	n.d.	323,62	231,06	71,40%
La Palma	15,02	14,51	29,53	0,58	30,11	14,82	49,22%
La Gomera	2,44	6,44	8,88	0,78	9,66	2,58	26,70%
El Hierro	3,17	1,31	4,48	2,02	6,50	1,74	26,77%
TOTAL	**6.883,04**	**4.528,42**	**12.847,54**	**1.807,98**	**14.675,72**	**10.780,83**	**73,46%**

Nota: CAE: Coste anual equivalente; n.d.: no disponible

Fuente: Planes Hidrológicos (2022-2027) de las demarcaciones hidrográficas, en proceso de aprobación, disponibles en: https://www.miteco.gob.es/es/agua/temas/planificacion-hidrologica/planificacion-hidrologica/PPHH_tercer_ciclo.aspx

- **(mis) Mensajes**
  - Gradualismo, pero "de las palabras a los hechos" (o modificar compromisos)
  - Actuaciones prioritarias
  - Mucha compensación, pero cómo?
  - Necesidad de evaluación continua—datos y equipos!

Tabla II.25

Resumen de resultados de las propuestas de fiscalidad medioambiental

Propuesta	Variación recaudatoria (millones de euros)	Variación de emisiones de CO_2	Análisis distributivo
P1. Supresión IVPEE	*-1.230,2*	*0,68%*	Sí
P3. Reducción del IEE	*-1.486,8*	*0,71%*	Sí
P4. Tributación combustibles aviación, marítimos y agrarios	206,3 a 1.701	-1,52% a -12,90%	No
P5/P6B. Fiscalidad diésel y gasolina	2.621,3 a 6.850,2	-1,60% a -5,40%	Sí
P6A. Incremento accisa gas natural	634,1 a 1.960,6	-1,56% -7,53%	Sí
P7. Modificación IEDMT	862,6 a 2.335,1	ND	Sí
P8. Modificación IVTM	276,0 a 610,8	ND	No
P10. Pago por uso infraestructuras viarias	1.172,8 a 1.397,9	ND	No
P11. Impuesto billetes de avión	951,8	-5,59%	Sí
P13. Reforma tributación municipal residuos	294,6	ND	Sí
P14. Impuesto extracción áridos	426,4	ND	No
P15. Impuesto sobre fertilizantes nitrogenados*	279,9	-16,38%	No
P16. Extensión fiscalidad emisiones	932,3	ND	No
Total	5.941,1 a 15.023,6	ND	--

Notas: No se incluyen las propuestas y reflexiones sin evaluación.

La simulación de P15 recoge reducción de emisiones de nitrógeno.

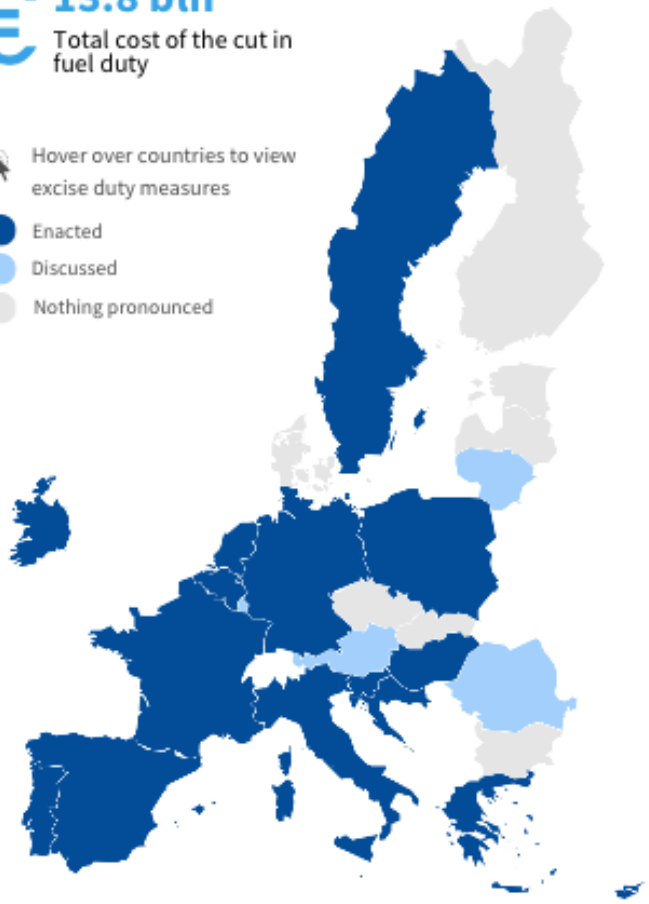
Postdata: respuestas a la crisis

Fuel excise duty tracker: what measures have been taken and how much does it cost?

€ 13.8 bln
Total cost of the cut in fuel duty

Hover over countries to view excise duty measures

- Enacted
- Discussed
- Nothing pronounced



EU member state	Petrol excice duty (cts/litre)	Diesel excice duty (cts/litre)	Estimated costs
Austria			
Belgium			520 million EUR
Bulgaria			
Croatia			42 million EUR
Cyprus			12 million EUR
Czechia			
Denmark			
Estonia			
Finland			
France			3,018 million EUR
Germany			3,517 million EUR
Greece			90 million EUR
Hungary			86 million EUR
Ireland			436 million EUR
Italy			978 million EUR
Latvia			
Lithuania			
Luxembourg			
Malta			52 million EUR
Netherlands			1,358 million EUR
Poland	*decrease in VAT	*decrease in VAT	1,416 million EUR
Portugal			334 million EUR
Romania			
Slovakia			
Slovenia			12 million EUR
Spain			1,654 million EUR
Sweden			267 million EUR

Min legal level — 10 20 30 40 50 60 70 80

Note: in France and Spain the reduction is technically a rebate

Last updated on the 29/03/2022

Bar charts legend: New excise duty — Reduction in excise duty

TRANSPORT & ENVIRONMENT

Energía | Energías renovables | Política energética | Eficiencia energética | Cambio climático | Electricidad | El centro

Qué hacer con la fiscalidad de los carburantes de automoción ante la crisis energética (I)

xavierlabandeira / hace 4 días

Xavier Labandeira y José M. Labeaga

Desde el comienzo de la guerra de Ucrania estamos asistiendo a un fuerte incremento de los precios de los productos energéticos. Llueve sobre mojado porque la tendencia alcista ya había comenzado hace casi un año en los mercados de gas y electricidad. Esa escalada de precios llevó a la introducción de importantes reducciones impositivas de la fiscalidad eléctrica española a mediados del año pasado, dirigidas a mitigar los efectos sobre los consumidores finales pero a un elevado coste recaudatorio (estimado en unos 4000 millones de euros hasta el momento). En este contexto, **está previsto que el gobierno español presente el próximo martes un paquete amplio de medidas para mitigar el impacto sobre hogares y empresas de la renovada crisis energética**. Aunque el margen de actuación fiscal sobre la electricidad es reducido, España y Portugal acaban de ser autorizados para limitar el precio de gas usado para generación eléctrica y reducir así

Sigue el blog por Email

Introduce tu dirección de correo electrónico para seguir este Blog y recibir las notificaciones de las nuevas publicaciones en tu buzón de correo electrónico.

Introduce tu dirección de correo ele

Seguir

Buscar …

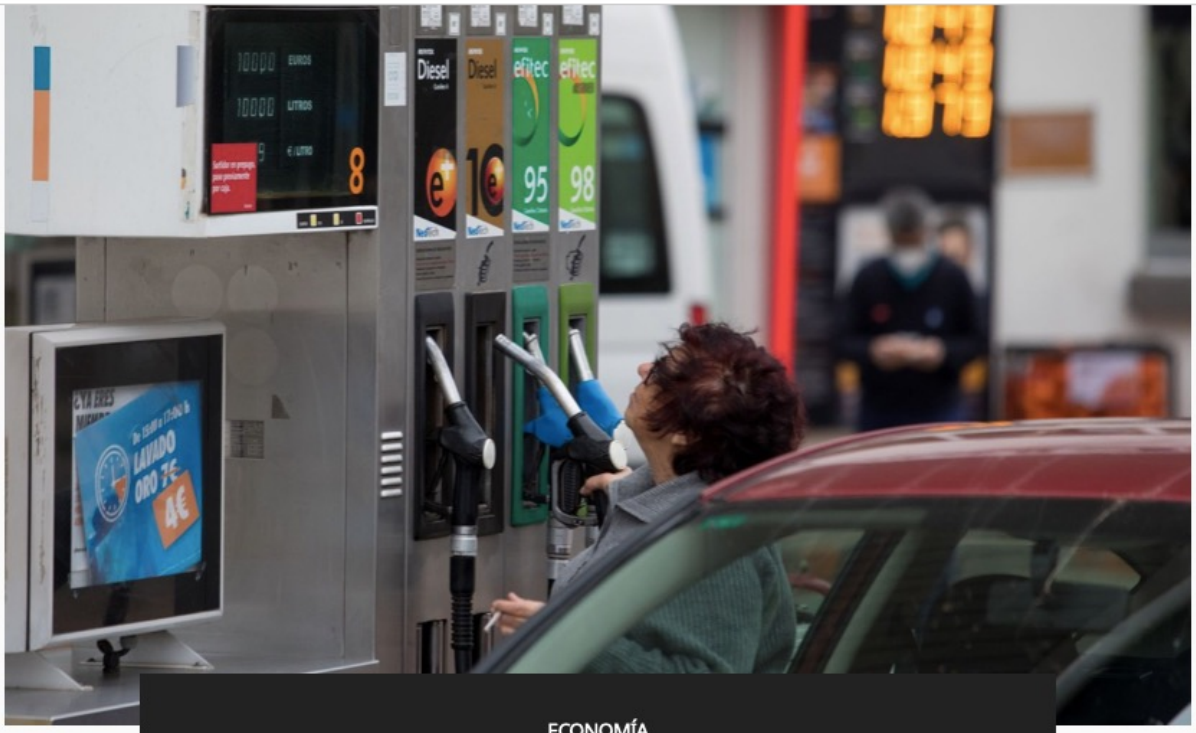
economics for energy

ecoforenergy

Menú

AgendaPública

EL PAÍS

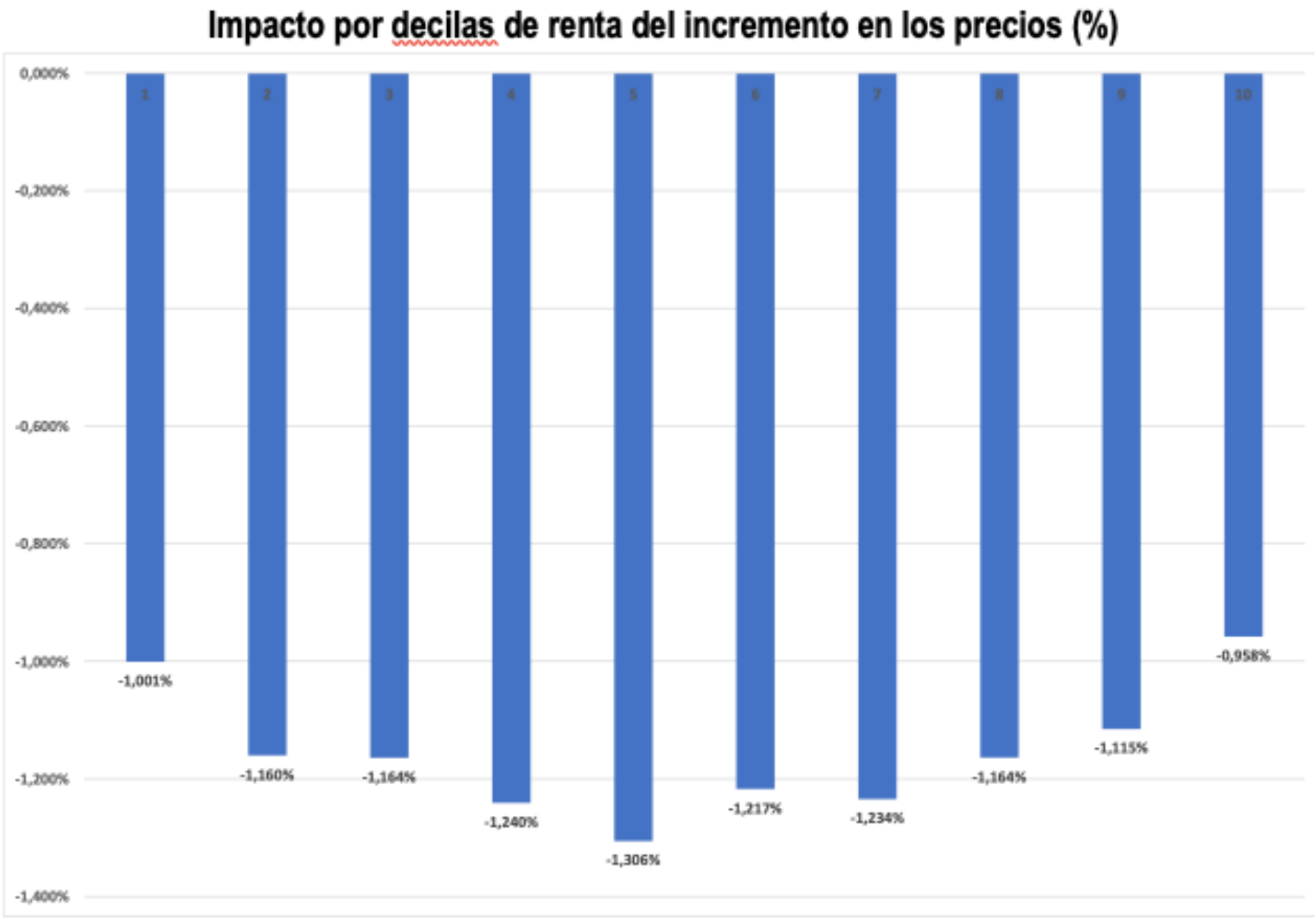


ECONOMÍA

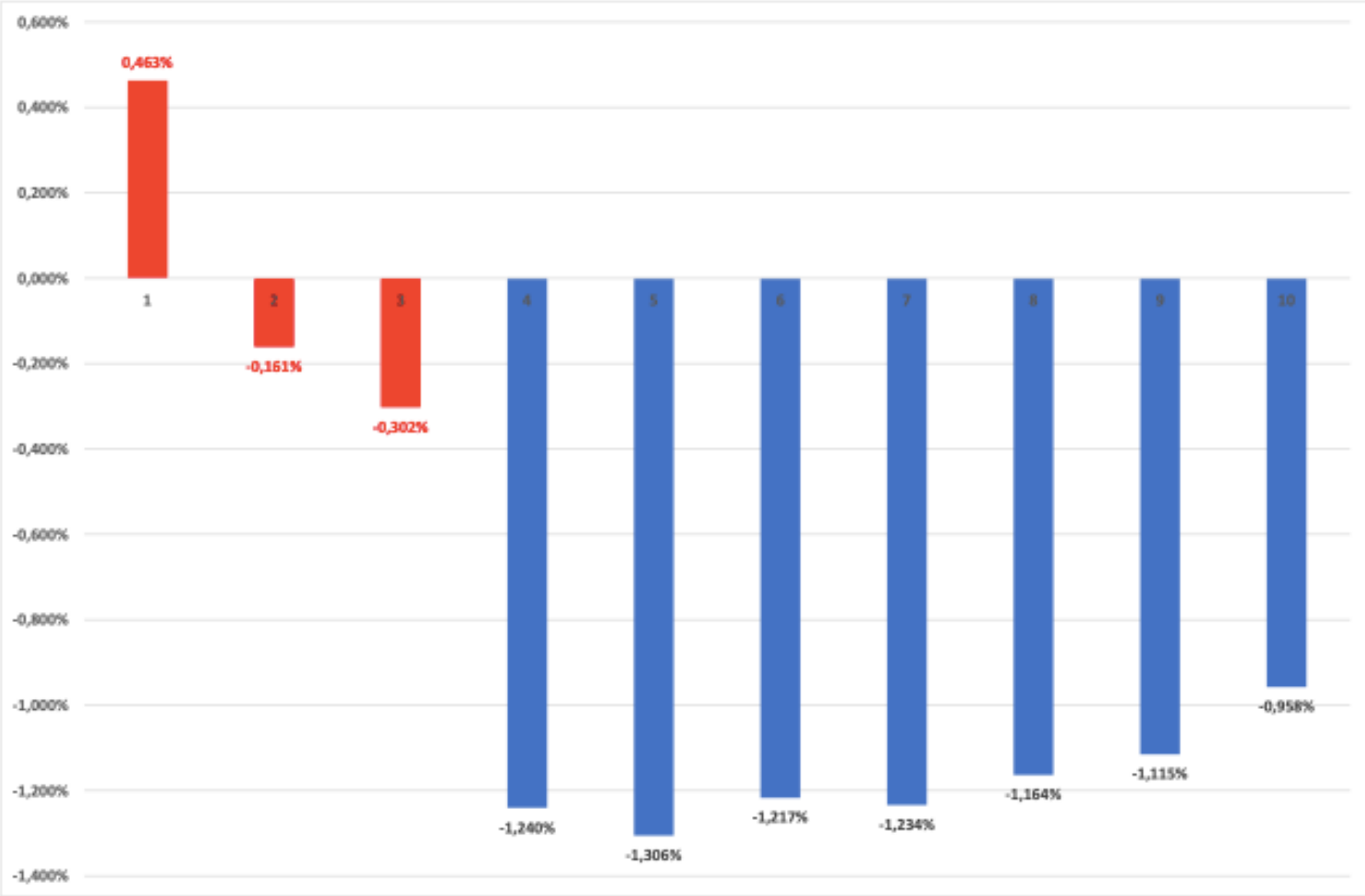
Sombras del plan de choque contra la crisis energética

Xavier Labandeira, José María Labeaga Azcona

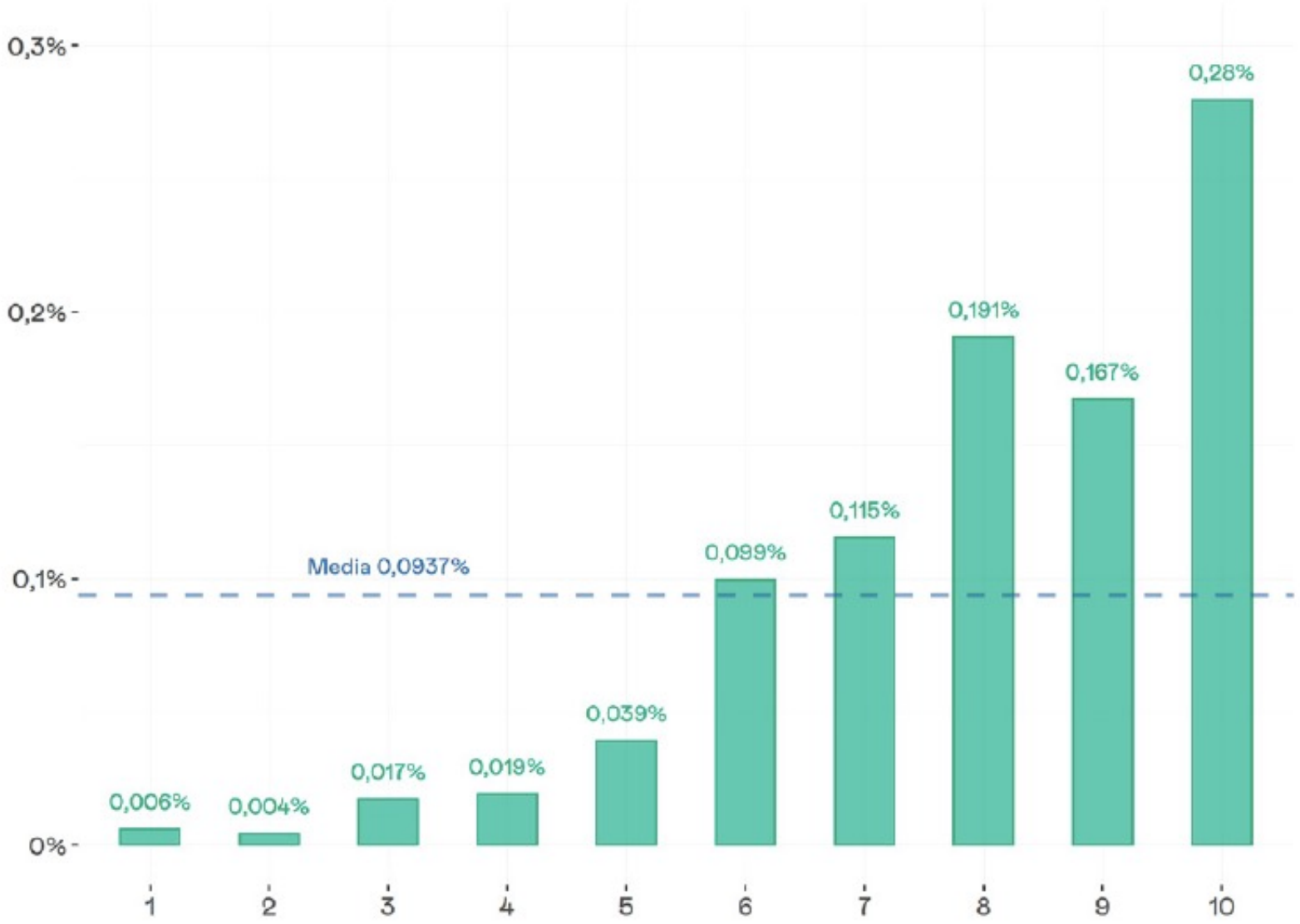
4 mins - 4 de Abril de 2022, 14:03


Impacto por decilas de renta del incremento en los precios (%)
0,000%
-0,200%
-0,400%
-0,600%
-0,800%
-1,000%
-1,200%
-1,400%
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
-1,001%
-1,160%
-1,164%
-1,240%
-1,306%
-1,217%
-1,234%
-1,164%
-1,115%
-0,958%

Impacto por decilas de renta del incremento de precios y compensaciones (%)



Impacto distributivo por decilas de renta equivalente generado por la subvención a la compra de vehículos nuevos y limpios



Datos de Gago et al. (2020a) I EsadeEcPol

Xavier Labandeira

www.labandeira.eu

xavier@uvigo.gal

Universidade Vigo