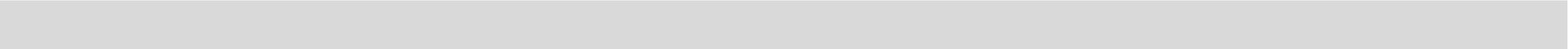




# Impuestos Ambientales en tiempos de Crisis: Propuestas del Libro Blanco de Reforma Fiscal

Xavier Labandeira

- Notas preliminares
  - **Filosofía del capítulo**
  - **Diagnóstico (entorno UE)**
  - **Principios y guías**
  - **Propuestas**
  - **Fiscalidad verde y crisis energética**
- 

- **Notas preliminares**
  - El encargo y el comité
  - Los medios y autoría
  - Decisores políticos / expertos
  - El contexto de aplicación

PLAN ANUAL NORMATIVO

## Sánchez renuncia a la reforma fiscal y a la implantación de peajes en las autovías

Aunque el desembolso de los fondos UE depende de estos hitos, el Ejecutivo buscará negociar su aplazamiento ante el contexto electoral, que aleja a los socios parlamentarios y a Unidas Podemos



La ministra de Política Territorial y portavoz del Gobierno, Isabel Rodríguez (i), y el ministro de Presidencia, Félix Bolaños. (EFE/Juan Carlos Hidalgo)

Por Iván Gil

31/01/2023 - 19:41



**E**l Gobierno **renuncia definitivamente** a sacar adelante durante esta legislatura la reforma fiscal y la implantación de peajes en las autovías. Ambas iniciativas **forman parte de la estrategia de recuperación comprometida con Bruselas** para el desembolso de los fondos europeos y, según el calendario consensuado, debían aprobarse a lo largo de este año, en el primer y el último trimestre de 2023, respectivamente. Ninguno de estos hitos se ha incorporado en el plan anual normativo para 2023, el último del mandato, que recoge las **actuaciones previstas antes de disolver las Cortes** para la convocatoria de elecciones generales. Aunque el desembolso de los fondos UE depende de estos hitos, el Ejecutivo buscará negociar su aplazamiento con un contexto electoral que aleja a los socios parlamentarios, e incluso a Unidas Podemos dentro de la coalición, con reformas impopulares de costes electorales que se han dejado para el último tramo.



INSTITUTO DE ESTUDIOS FISCALES

**LIBRO BLANCO  
SOBRE LA REFORMA TRIBUTARIA**



MINISTERIO  
DE HACIENDA  
Y FUNCIÓN PÚBLICA

COMITÉ DE PERSONAS EXPERTAS PARA ELABORAR EL  
LIBRO BLANCO SOBRE LA REFORMA TRIBUTARIA

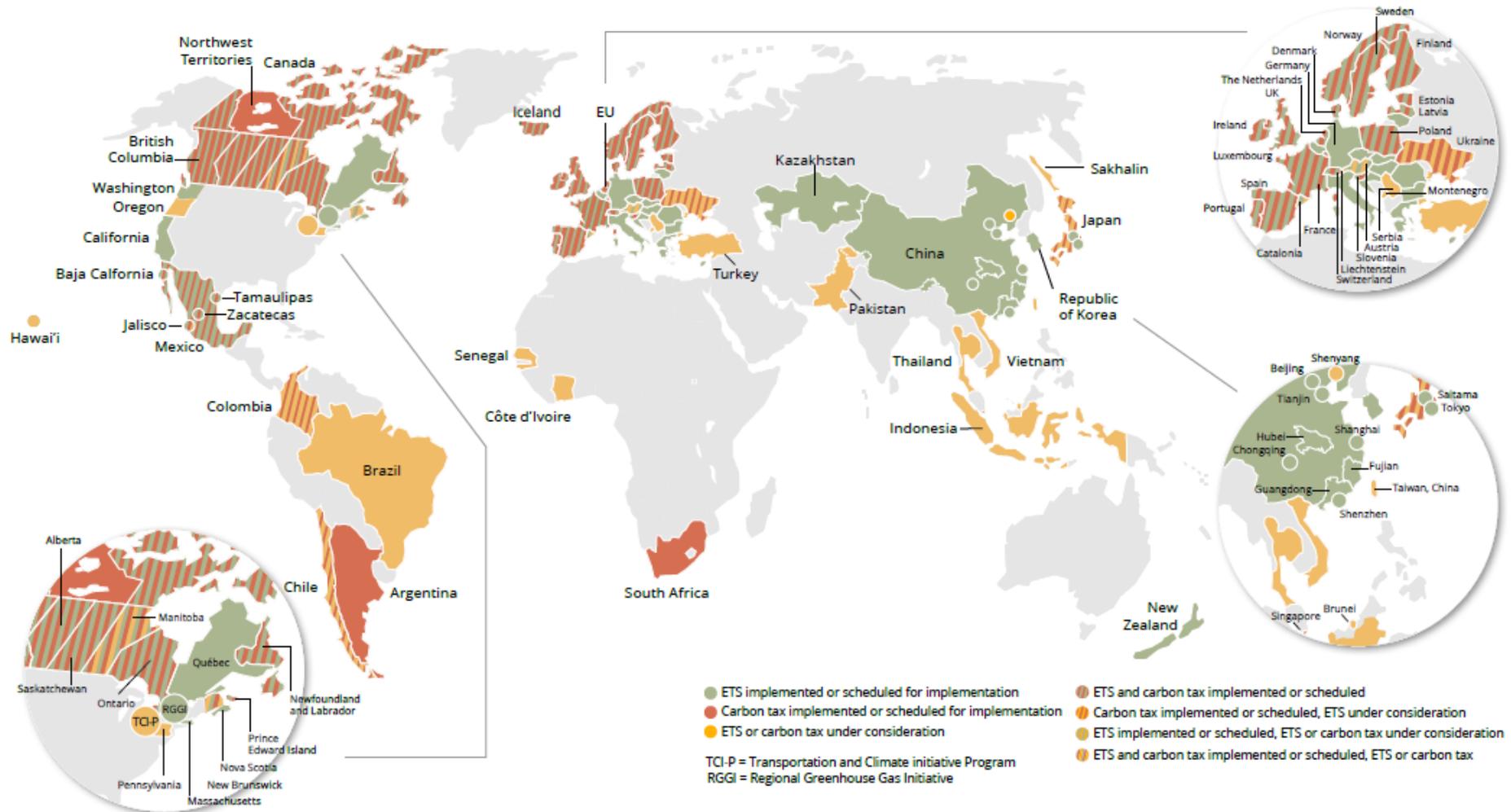
Working Paper 9/2022  
30 December 2022



**Taxation and ecological transition  
during climate and energy crises:  
the main conclusions of the 2022  
Spanish White Book on tax reform**

Xavier Labandeira

**FIGURE 2.1**  
Map of carbon taxes and emissions trading systems



Fuente: Banco Mundial

# Por qué precios por contaminar?

- Precios reflejan costes sociales
- Coste-efectividad
- Promueven innovación
- Cambian entorno: Inversión
- Obtienen recursos públicos:
  - Compensaciones distributivas
  - Financian cambio de modelo



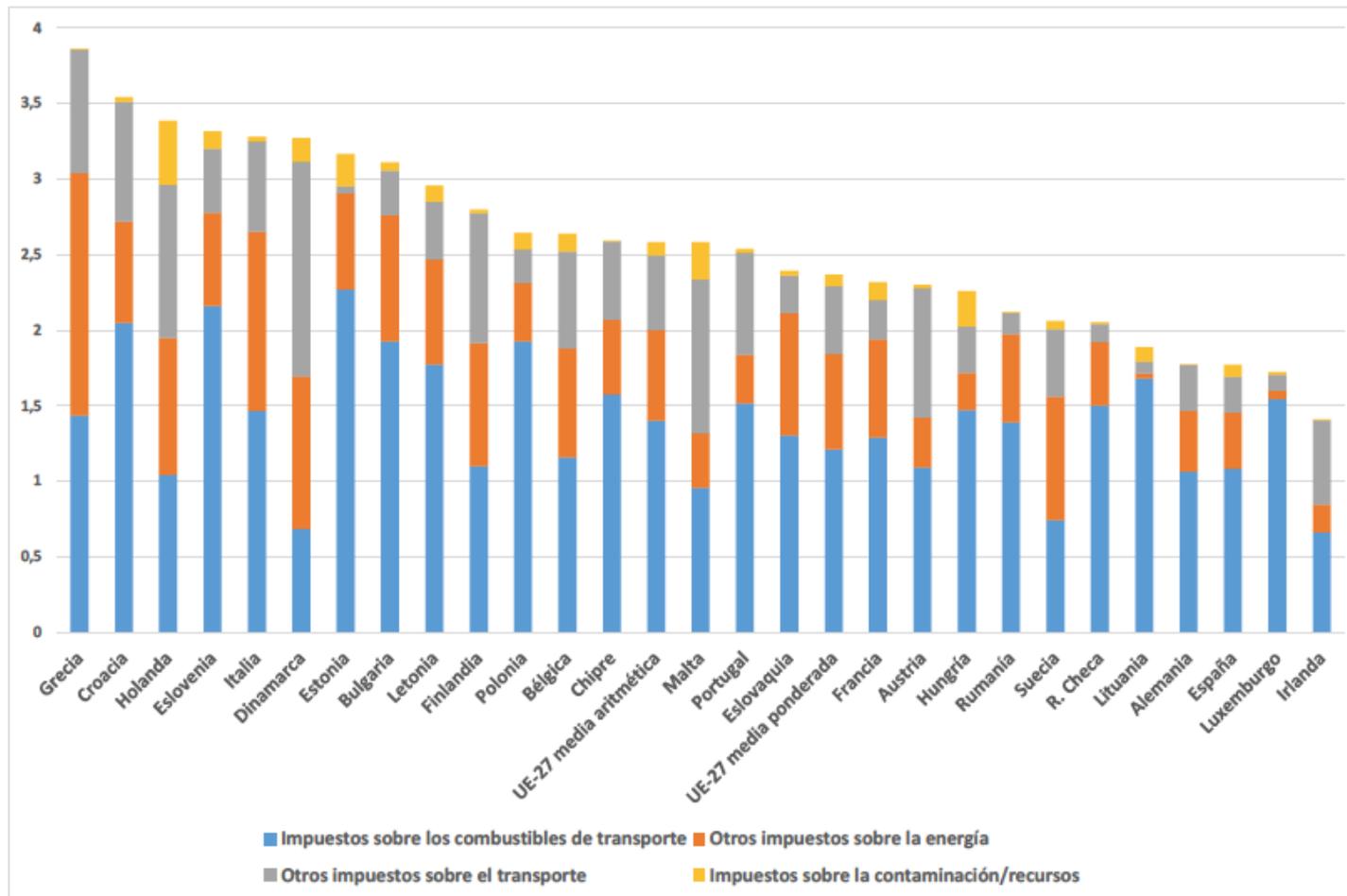
Facilitan  
Transición

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

- **Filosofía del capítulo/2**
  - Soluciones aplicables y realistas
  - Hoja de ruta para decisores políticos: no sustituye exploración a fondo
  - Método académico: fundamentos, evidencia e ilustración empírica
  - Instrumento necesario (no suficiente), imprescindible para la transición ecológica en economías de mercado

# • Diagnóstico (entorno UE)

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€/1	IVA %	Total c€/1 (EU-27)	IE c€/1	IVA %	Total c€/1 (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, <i>Fit for 55</i> )	-15,1% (2019)
2. Emisiones de Óxidos de Nitrógeno (NO <sub>x</sub> ) / 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 (NH <sub>3</sub> ) / 2005	-3% entre 2020-2029 -16% a partir de 2030	-2,8% (2019)
5. Emisiones de Materia Particulada 2,5 (PM <sub>2,5</sub> ) / 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*; Eucostat, *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**

- **Electrificación Sostenible**

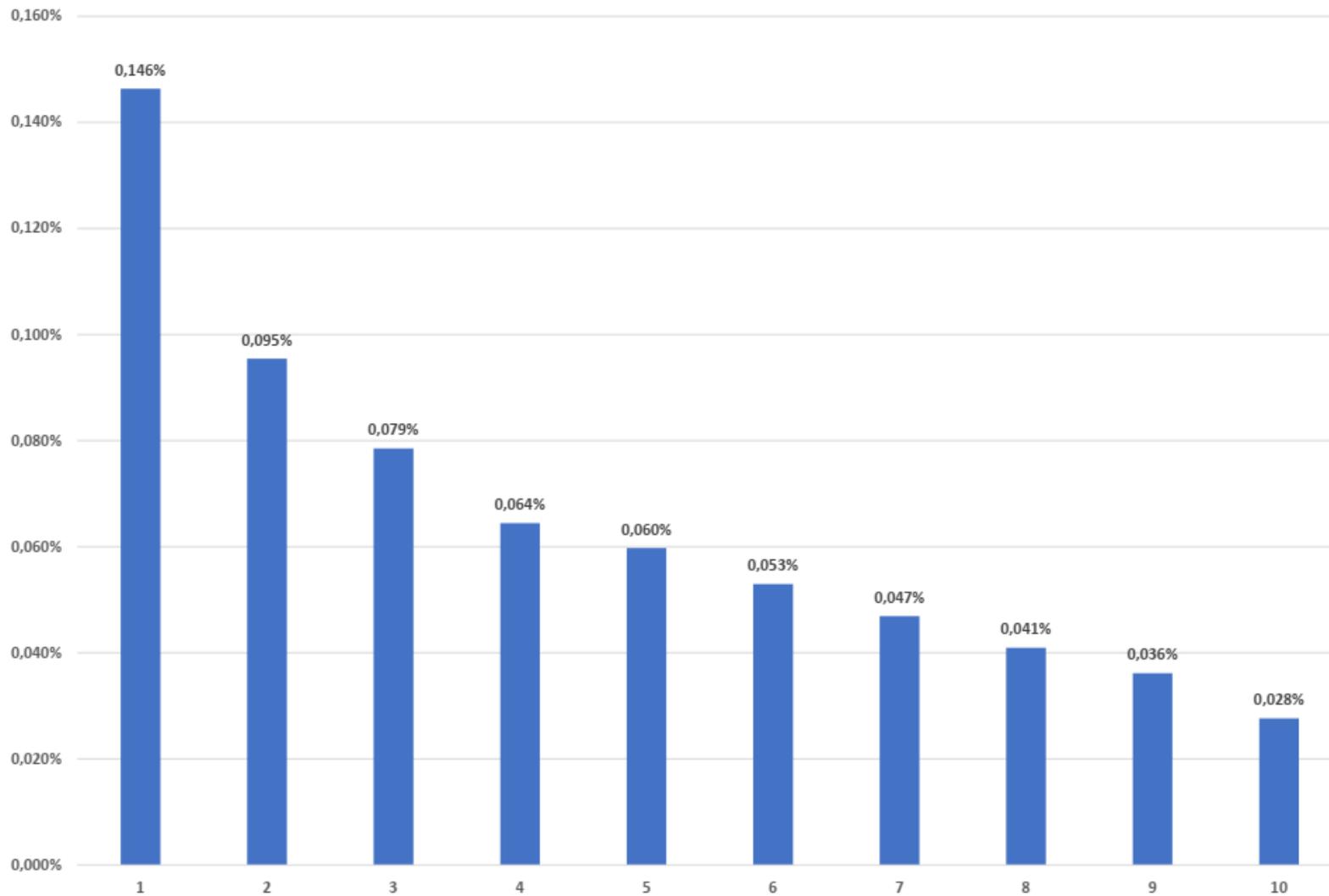
- Por qué?
- Cómo: sin barreras a electrificación, cobertura de costes ambientales
- *Supresión IVPEE (P1) y reducción IEE (P3)*
- *Ambientalización de tributación propia CCAA (P2); gravámenes nuclear (R1)*

**Tabla II.3**  
**Impactos sobre precios, consumos y recaudación de P1**

	Precio final (%)	Consumo y emisiones de CO <sub>2</sub> (%)	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%)
<b>Total</b>	-	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.

- **Movilidad compatible con la transición**
- 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)*



Press room / Fit for 55: Deal on stricter rules for member states' greenhouse gas emissions

# Fit for 55: Deal on stricter rules for member states' greenhouse gas emissions

Press Releases **ENVI** Yesterday

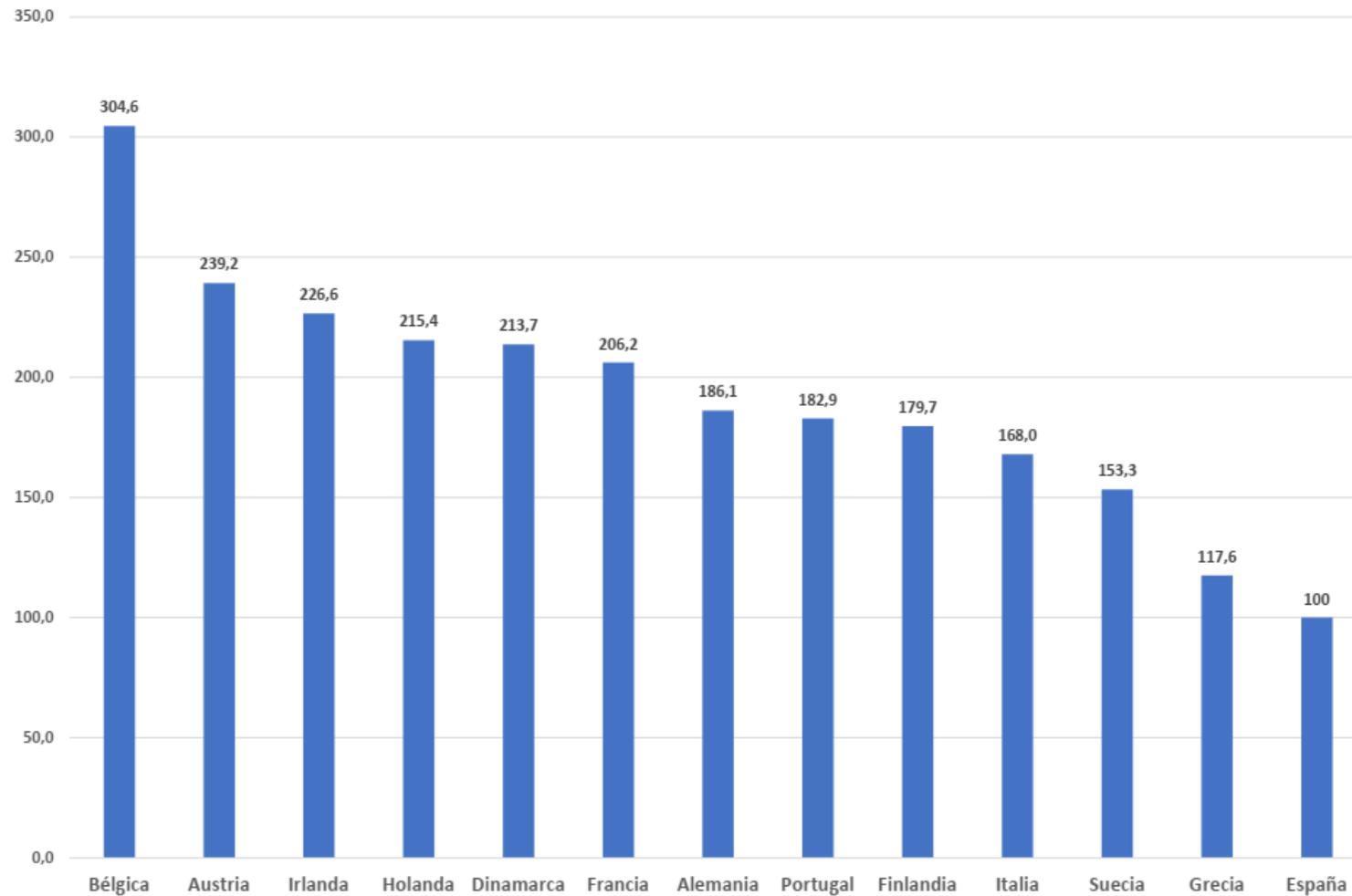


- All EU countries must reduce greenhouse gas emissions in line with a stricter trajectory
- Fewer possibilities to transfer, borrow and bank emission allowances
- More transparency: information on national actions to be made public

**Parliament and Council agree on stricter regulation of greenhouse gas emissions in member states including less flexibility and more transparency.**

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)



MARTES, 5 DE ABRIL DE 2022

 TIEMPO DE LECTURA 5 MIN

**Tribuna de opinión firmada por José López-Tafall, director general de ANFAC; Marta Blázquez, vicepresidenta ejecutiva de Faconauto; José Portilla, director general de Sernauto; José María Riaño, secretario general de Anesdor y Jaime Barea, director corporativo de Ganvam publicada en [Expansión](#) el 5 de abril de 2022**

Imagen diseñada por [Freepik](#)

La ciudadanía está viviendo un claro proceso de cambio en sus opciones para ejercer el derecho a la movilidad. Como sabemos, este cambio nace vinculado a dos elementos fundamentales: **el desarrollo tecnológico y la transición ecológica y digital.**

En este contexto, donde la reflexión y el análisis riguroso deben adquirir un protagonismo sustancial, acabamos de conocer el contenido del **“Libro Blanco para la Reforma del Sistema Tributario”**, elaborado por el comité de expertos seleccionado por el Gobierno de España. En lo que respecta a nuestro sector, la puesta en marcha de esta iniciativa suponía una oportunidad para aportar certidumbre y definir unas nuevas bases sobre las que avanzar hacia la descarbonización de la movilidad, que es el objetivo compartido por todos. Sin embargo, consideramos que no ha sido así.

Desde nuestro punto de vista, **la reforma fiscal planteada por el comité de expertos parte de una lectura equivocada del proceso y, en consecuencia, ofrece un diagnóstico erróneo y una solución inconveniente, al menos para España.** Se propone una fiscalidad que se limita a incrementar todos los costes de la movilidad para los ciudadanos y compromete la hoja de ruta de la descarbonización asumida por España y la Unión Europea. Más aún, creemos que pone en riesgo el futuro desarrollo de la automoción, un sector que hoy es estratégico para la economía y el empleo de nuestro país.

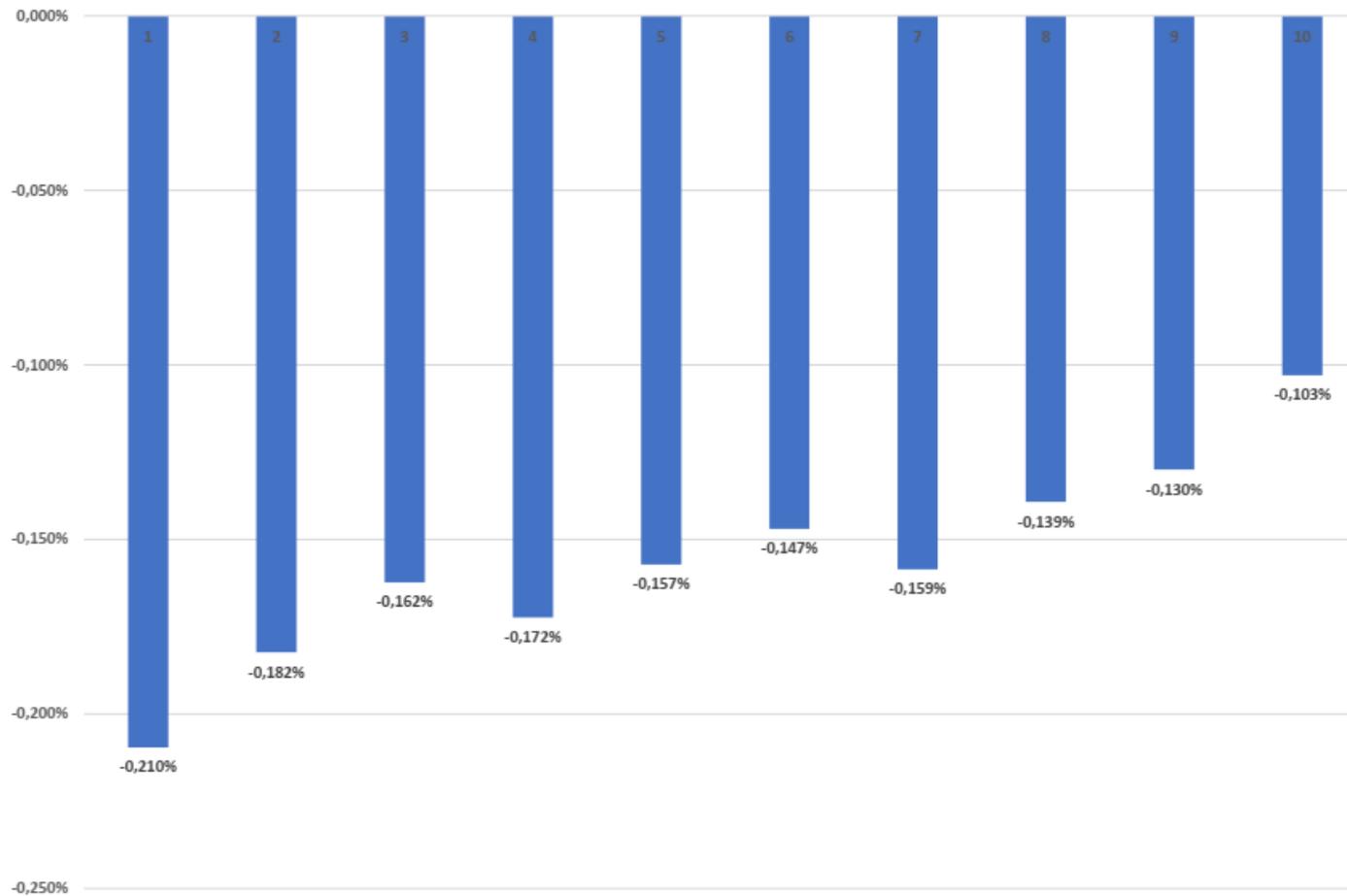
**«La reforma fiscal planteada por el comité de expertos pone en riesgo el futuro desarrollo de la automoción, un sector que hoy es estratégico para la economía y el empleo de nuestro país»**

**Tabla II.8**  
**Impactos sobre los precios, consumos, emisiones y recaudación de P5**

	Precio final (%)	Consumo (%)	Emisiones de CO <sub>2</sub> (%)	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

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

Tabla II.13

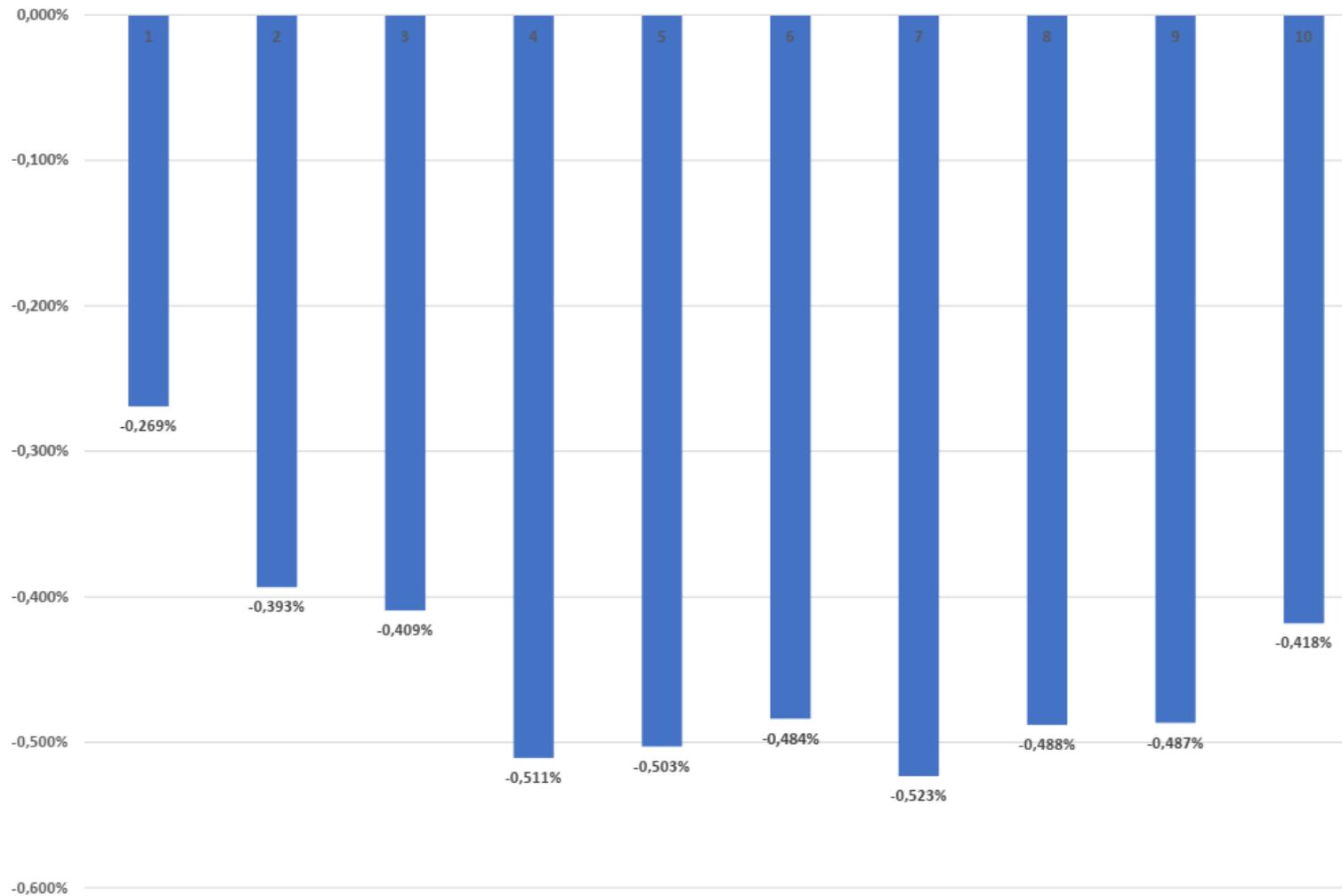
## Impactos sobre precios, consumos/emisiones y recaudación de P1, P3 y P6

	Precio final (%)	Consumo y emisiones de CO <sub>2</sub> (%)	Recaudación adicional (Millones de euros)					Total
			IVPEE	I.EE	I. CO <sub>2</sub>	FNSSE	IVA	
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<sub>2</sub>

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

## Compensación con transferencias sin relación con precios

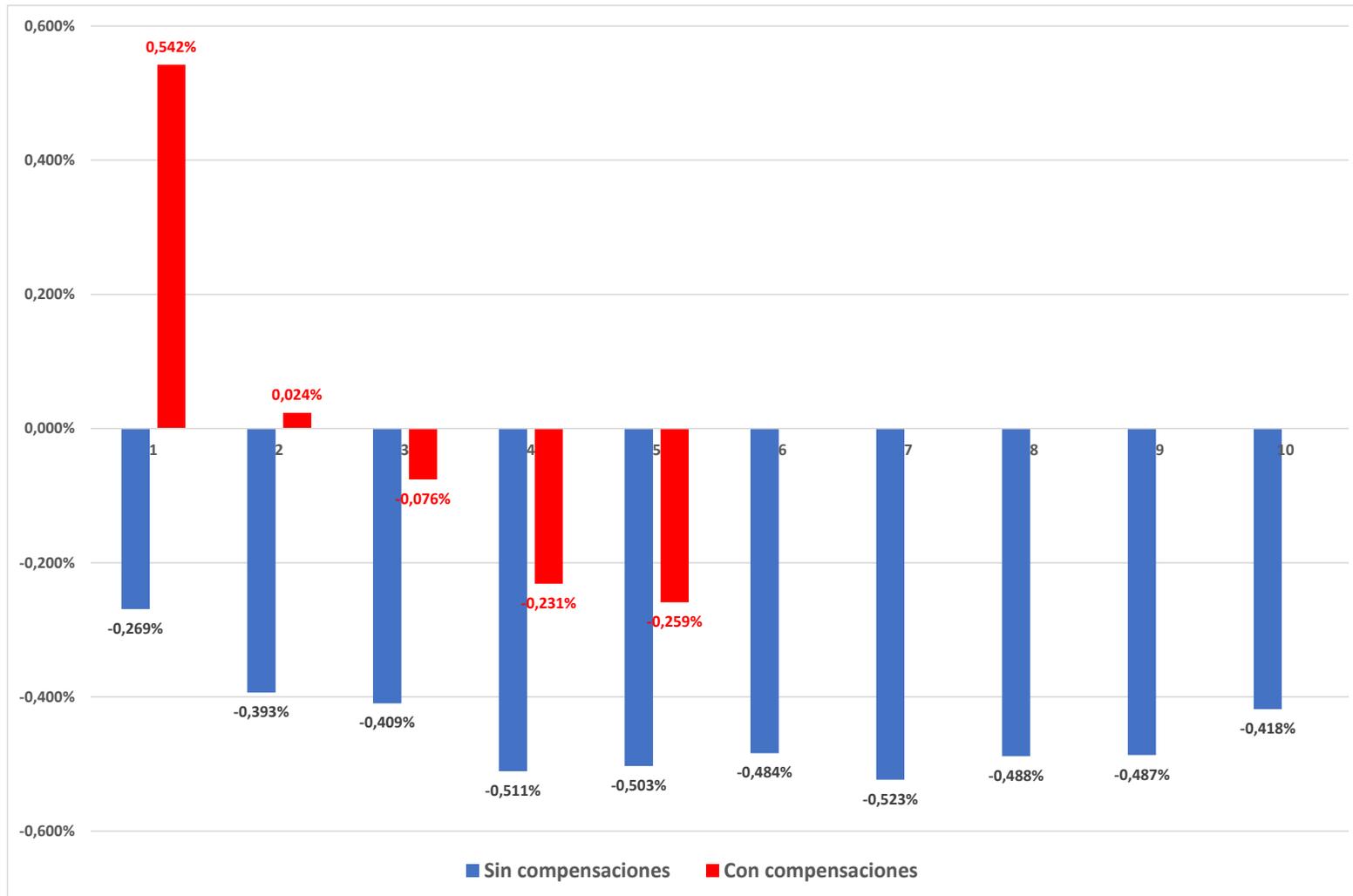
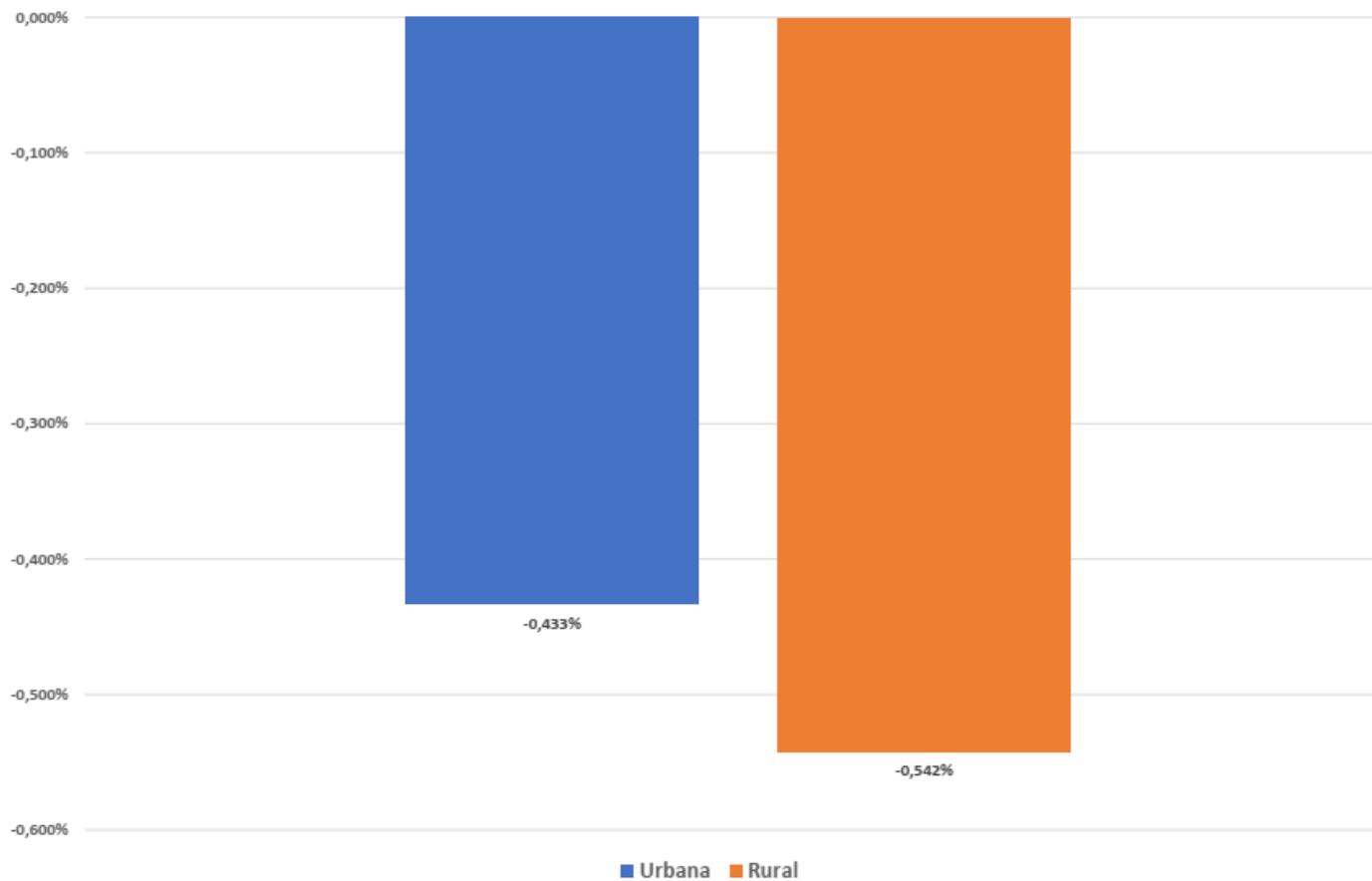


Gráfico II.17

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.

## Una compensación justa en la transición verde

XAVIER LABANDEIRA

Para proteger los avances hacia la sostenibilidad se debe minimizar la desigualdad en el reparto de costes de la política climática, dando ayudas no en general, sino de manera selectiva a los más afectados

**E**n las últimas semanas ha quedado claro que el camino a la descarbonización de nuestras economías no será fácil. A pesar de que la población de los países avanzados declara una preocupación creciente por los problemas del cambio climático, se multiplican las protestas ante el aumento de los precios energéticos causados por las políticas climáticas y en algunos lugares empieza a discutirse la acelerada expansión de las renovables. El fenómeno, que empieza a sentirse con fuerza en España, es generalizado: como botón de muestra, el resultado negativo del referéndum suizo del pasado domingo sobre la ley de cambio climático, avalada por casi todas las fuerzas políticas. En la disparidad entre deseos y praxis de la población, sin duda las cuestiones distributivas (quiénes, aparentemente, se benefician y quiénes asumen los costes de la transición) representan un papel fundamental.

No deja de sorprender que la solución a un problema esencialmente distributivo como el cambio climático, causado por las mayores emisiones de los más pudientes y



tuación correctora de la política climática; deben concentrarse exclusivamente sobre los más vulnerables (territorios, sectores y grupos de renta); y deben ser capaces de revertir íntegramente los efectos negativos en el corto plazo y de resolver el problema distributivo en el medio plazo.

No tiene sentido, por ello, retrasar el progreso de la transición manteniendo artificialmente bajos los precios de los productos energéticos, en particular los combustibles fósiles, para proteger a los que menos tienen. Primeramente, porque esto evita que se adopten los cambios de comportamiento e inversión necesarios para la corrección climática, engordando aún más la bola de nieve a la que me referí antes. Por si fuera poco, estas medidas tan burdas acaban beneficiando, con la excusa de proteger a ciertas capas sociales, a los que más tienen por sus elevados consumos energéticos. Precisamente, por eso no tienen sentido estrategias compensatorias generalizadas, de *café para todos*, y urge ser muy selectivo en su aplicación. Entre ellas destaca lo que podríamos denominar *cheque verde*, una cantidad monetaria que sirva para

<https://n9.cl/aumb1>

- **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 <sub>2</sub> /km)	Tipo actual	Propuesta (gCO <sub>2</sub> /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%
		<b>Peso del vehículo</b>	<b>Tipo</b>	
		>1800 kg	10 €/kg adicional	

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

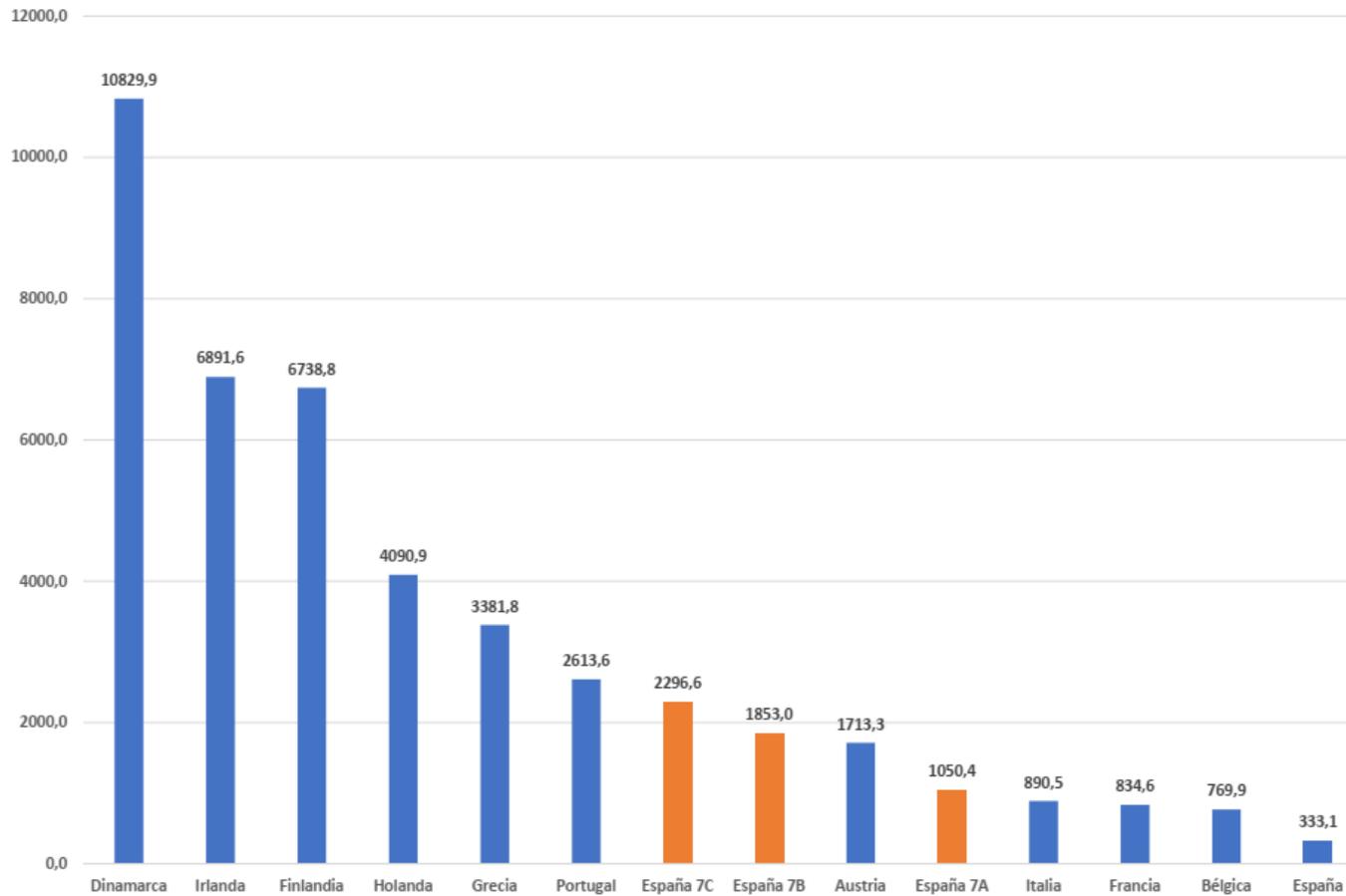
Emisiones (g/km)	Tipo impositivo (euros por g/km)
0	-
1-86	0,33
87-111	20
112-155	44
156-172	72
≥173	144
<b>Peso del coche</b>	<b>Tipo impositivo</b>
> 1800 kg	10 €/kg adicional

**Tabla II.16**  
**Impactos Recaudatorios (millones de euros) de P7**

Ad Valorem (7A, 7B)			Unitario (7C)	
Emisiones (gCO <sub>2</sub> /km) para	Recaudación adicional P7A	Recaudación adicional P7B	Emisiones (gCO <sub>2</sub> /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
<b>Total</b>	<b>862,63</b>	<b>1.846,93</b>	<b>Total</b>	<b>2.335,13</b>

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)



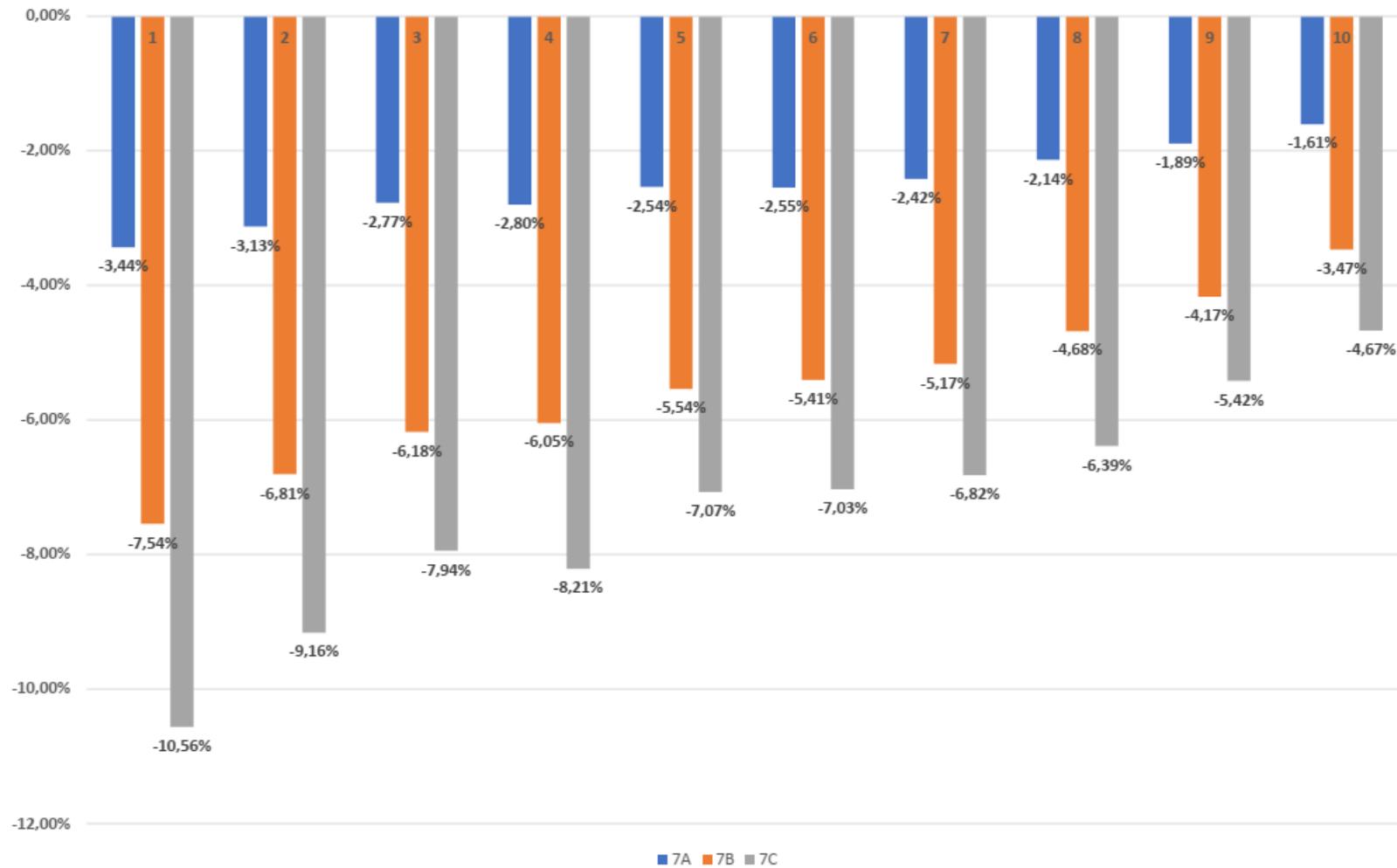
Fuentes: ACEA (2021a,b).

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.

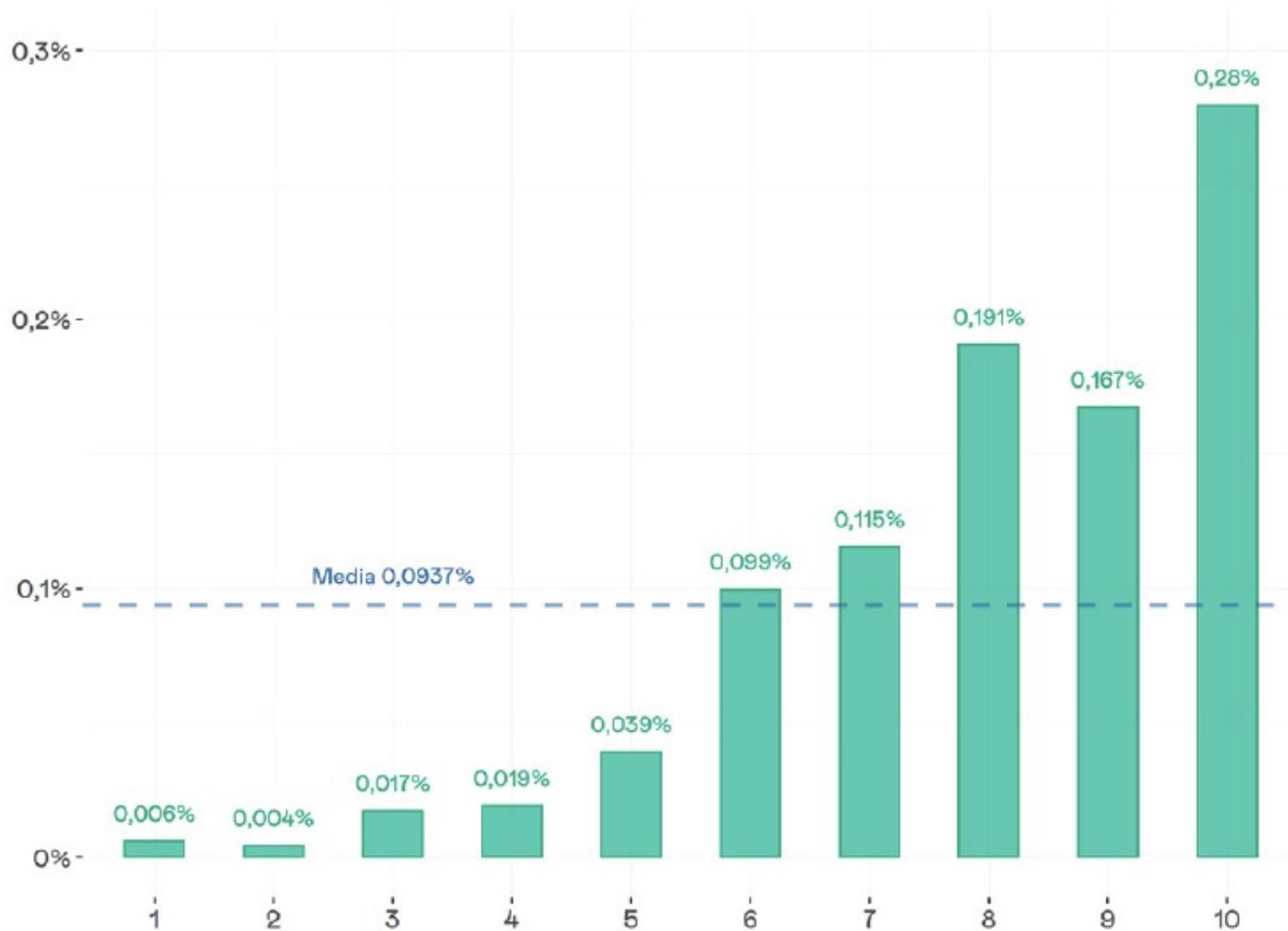
Gráfico II.18

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.

### 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) | EsadeEcPol

**Tabla II.17**  
**Incremento de cuota del IVTM según emisiones**

Emisiones de CO <sub>2</sub> (gCO <sub>2</sub> /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
<b>Total</b>	<b>25.416.239</b>	<b>2.110,14</b>	--	--	<b>275,97</b> <b>(13,08%)</b>	<b>610,76</b> <b>(28,94%)</b>

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

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

Tabla II.19

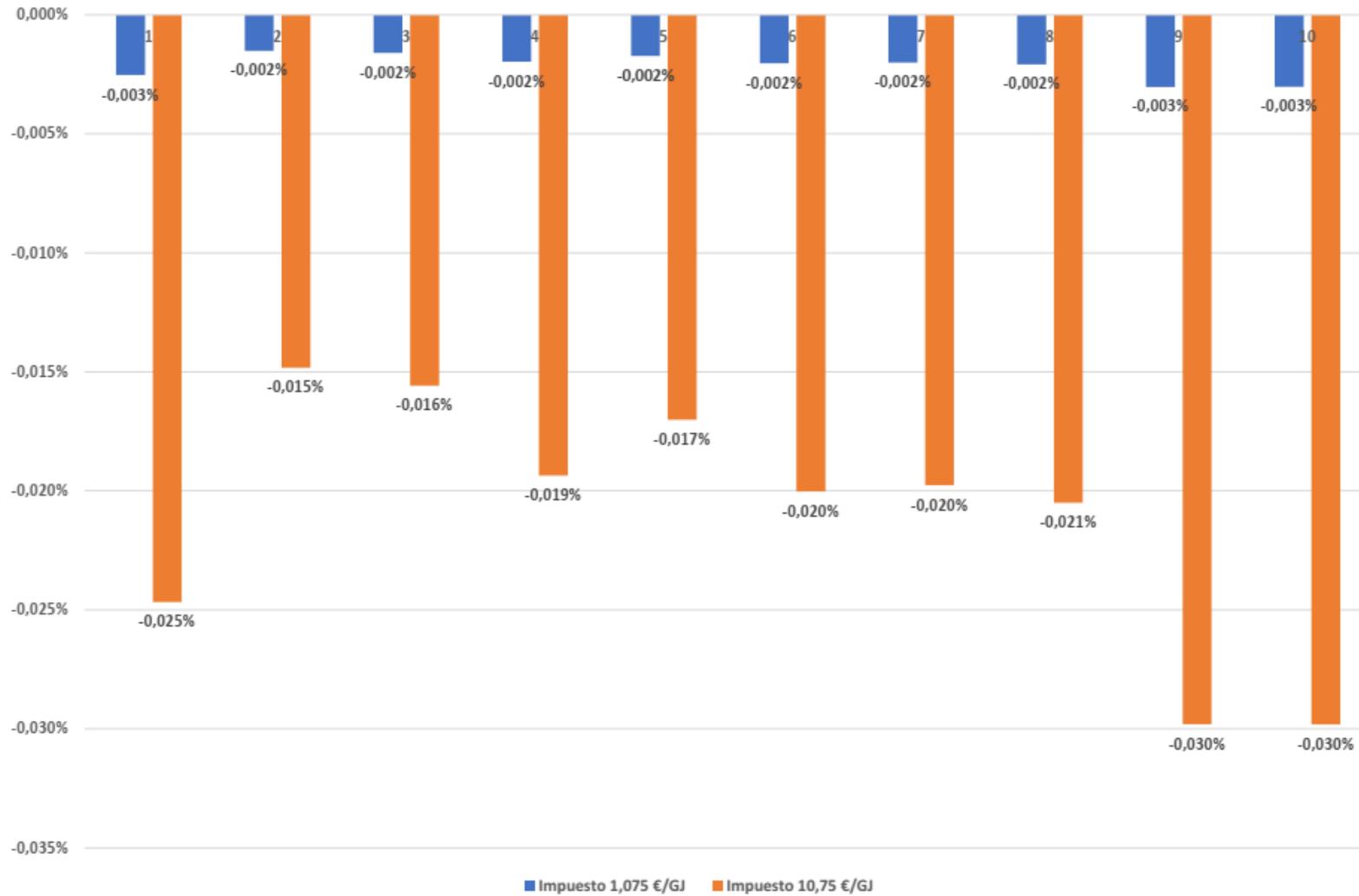
## Ingresos potenciales del tributo sobre uso de vehículo

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%)
<b>Total</b>	<b>31.733,45</b>

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

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

LA VANGUARDIA

LOS EXPERTOS DE HACIENDA LO RECOMIENDAN

## Las aerolíneas presionan para frenar el impuesto de 7,85 euros por billete

- Garamendi defiende la ampliación de El Prat y reclama un impulso decidido al Perte del sector



Las aerolíneas presionan para frenar el impuesto de 7,85 euros por billete (Dani Duch)

FERNANDO H. VALLS  
26/09/2022 15:04 | Actualizado a  
26/09/2022 15:26

vuelina

AEROLÍNEAS >

## Las aerolíneas denuncian que las nuevas medidas fiscales costarán 11 millones de turistas y 430.000 empleos

Solo la tasa de 7,85 euros por billete que propone Hacienda disminuiría el gasto turístico en 12.000 millones hasta 2030, según un informe de Deloitte



Un avión de Iberia reposta con queroseno de Cepsa.

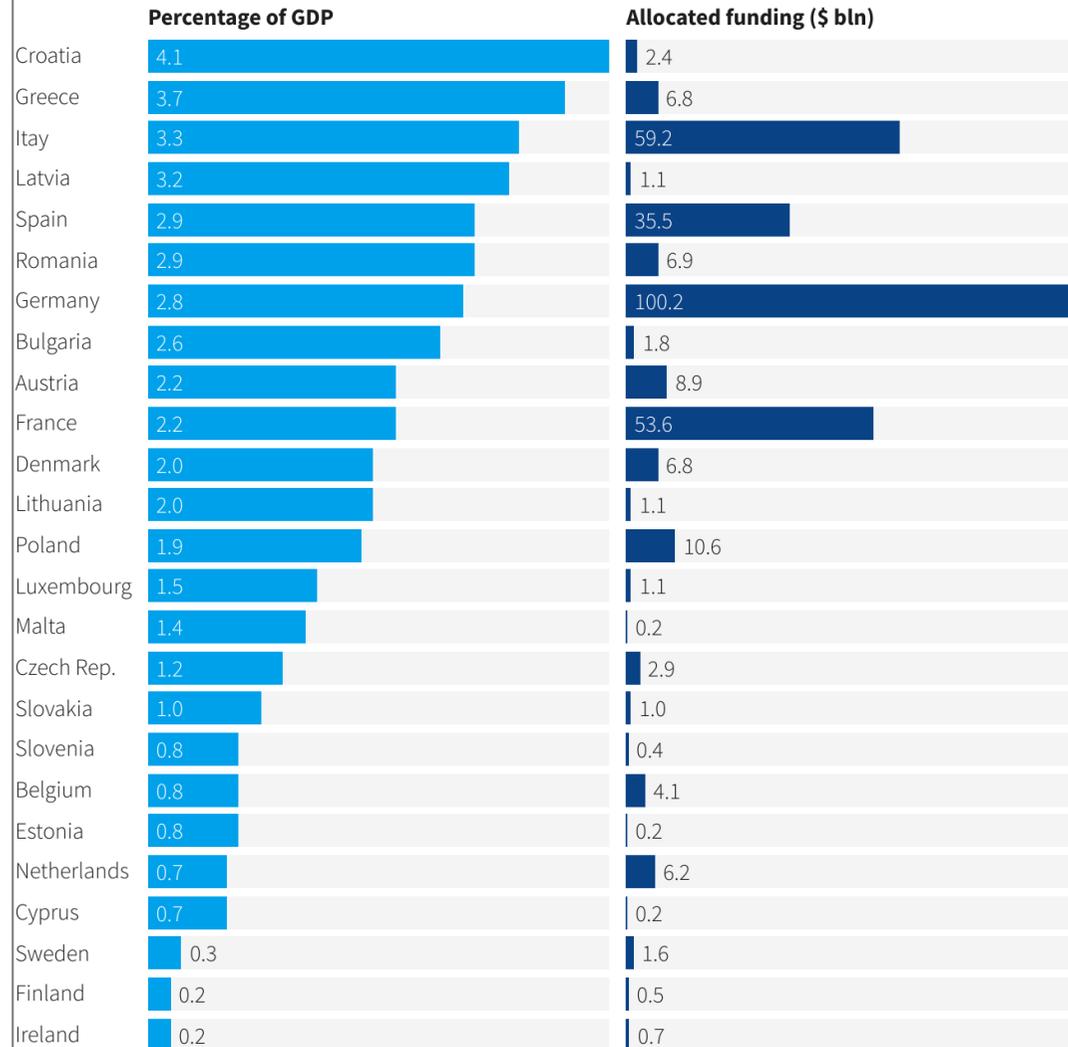


**RAMÓN MUÑOZ**

Madrid - 26 SEP 2022 - 17:28 CEST

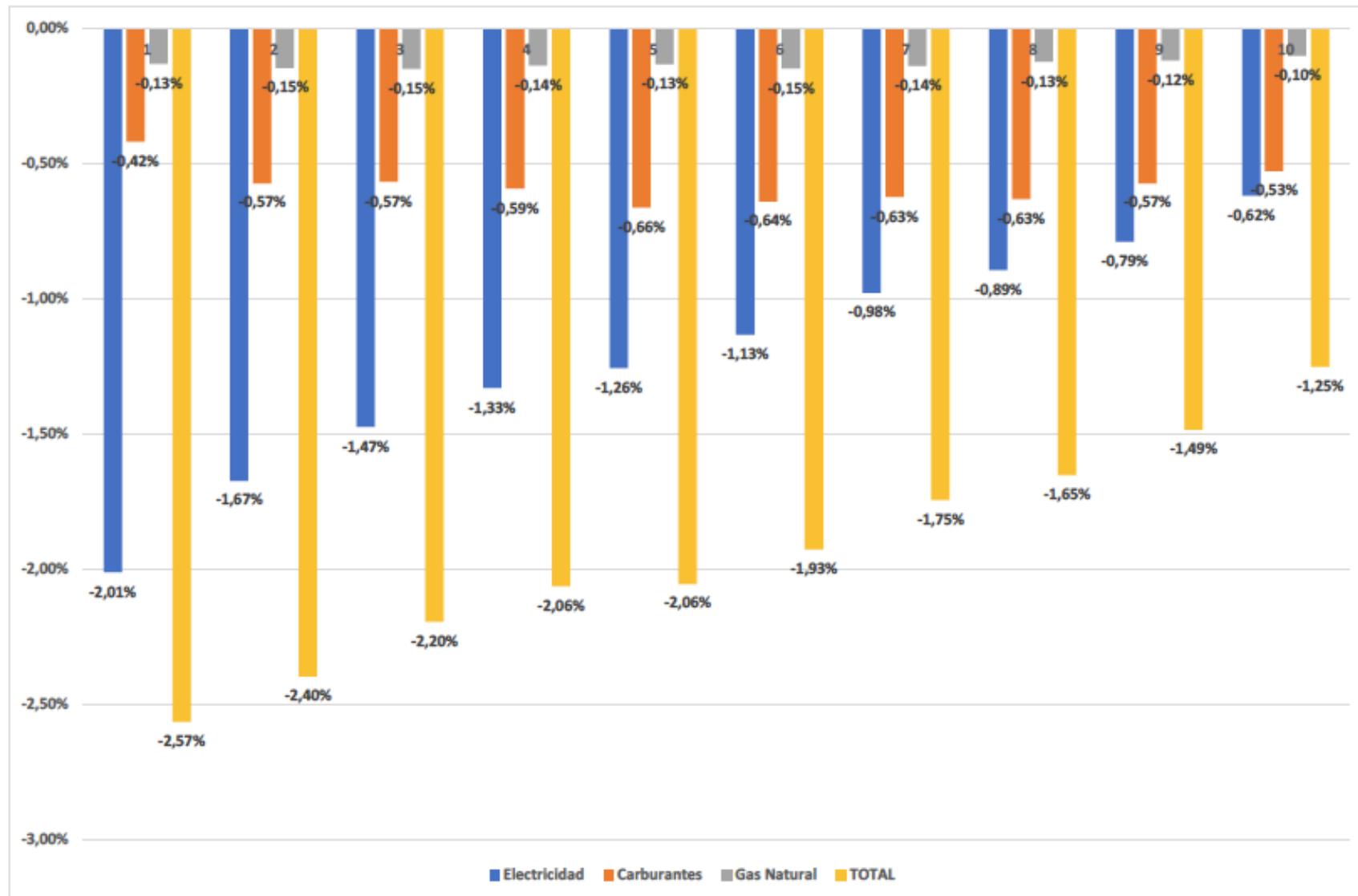
## Europe's soaring energy bill

Governments' allocated funding to shield households, companies from energy crisis. Data collated since Sept 2021.



Note: estimated numbers also include measures that have been announced by governments but not converted into law yet. Some packages supporting vulnerable households with the cost of living are also included. Measures to shield consumers already in place before September 2021 are not included. Data for France, Italy and Lithuania were recalculated on 19 September 2022.

Source: Bruegel | Reuters, Sept. 21, 2022 | By Vincent Flasseur



**Fig. 5** Porcentaje de variación de la renta equivalente por decilas de renta equivalente. Incremento en los precios de la energía considerando las medidas del gobierno

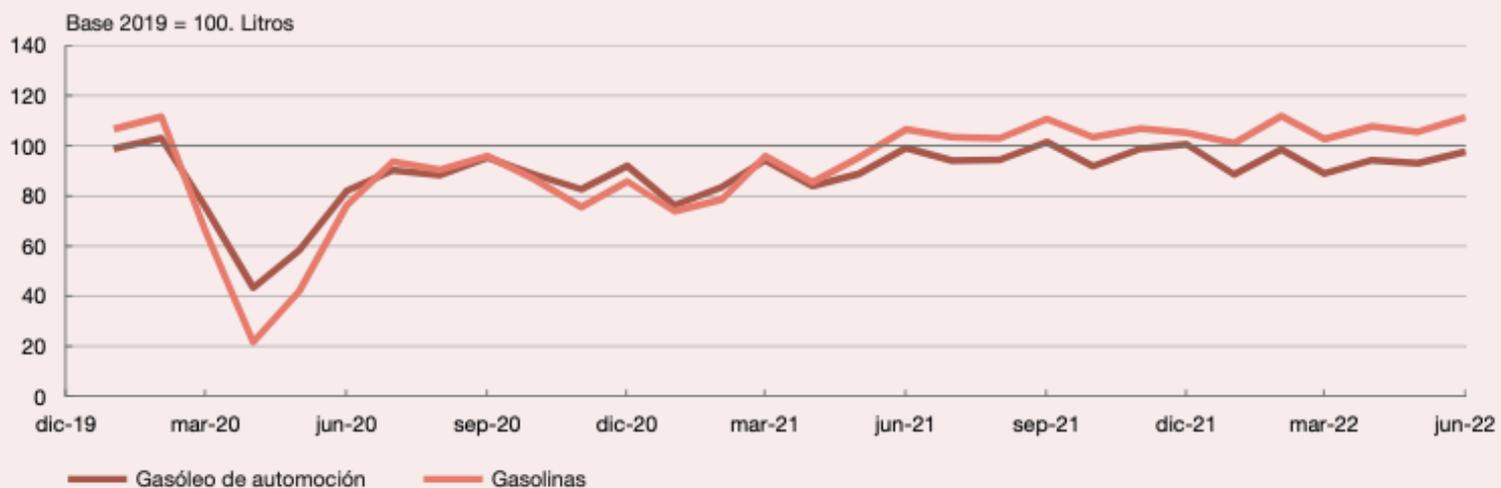
Gráfico 1

Las subidas del precio de los carburantes no han derivado en caídas de su consumo, especialmente en gasolinas

1 Precio mensual medio de venta al público de carburantes desde enero de 2019 hasta junio de 2022 (a)



2 Cambios en los consumos mensuales de carburantes respecto a 2019 (b)



FUENTES: Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y Agencia Tributaria.

# COP-27

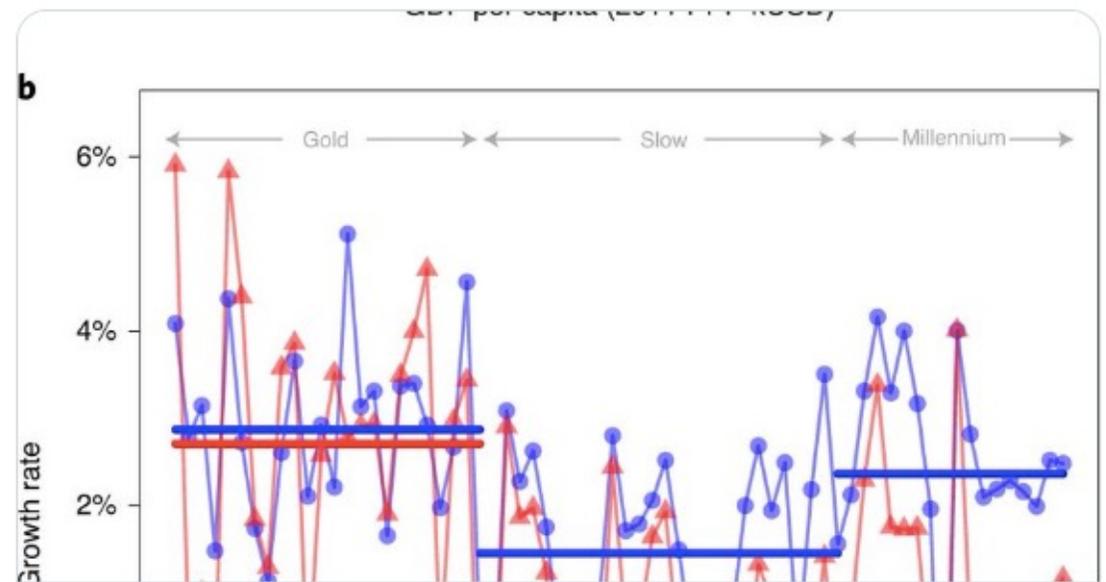
“Since the **EU (is) disappointed that fossil fuel phase-out is not in the text**, we would like them to take leadership and revise their NDCs and **put into plans their fossil fuel phase-out urgently and stop expansion of fossil fuels including oil and gas**. [It’s] not enough to **play to the gallery** but act if they really want to save the planet and **not hide behind 2050 net zero targets**” (M. Raman)



Navroz Dubash  
@NavrozDubash

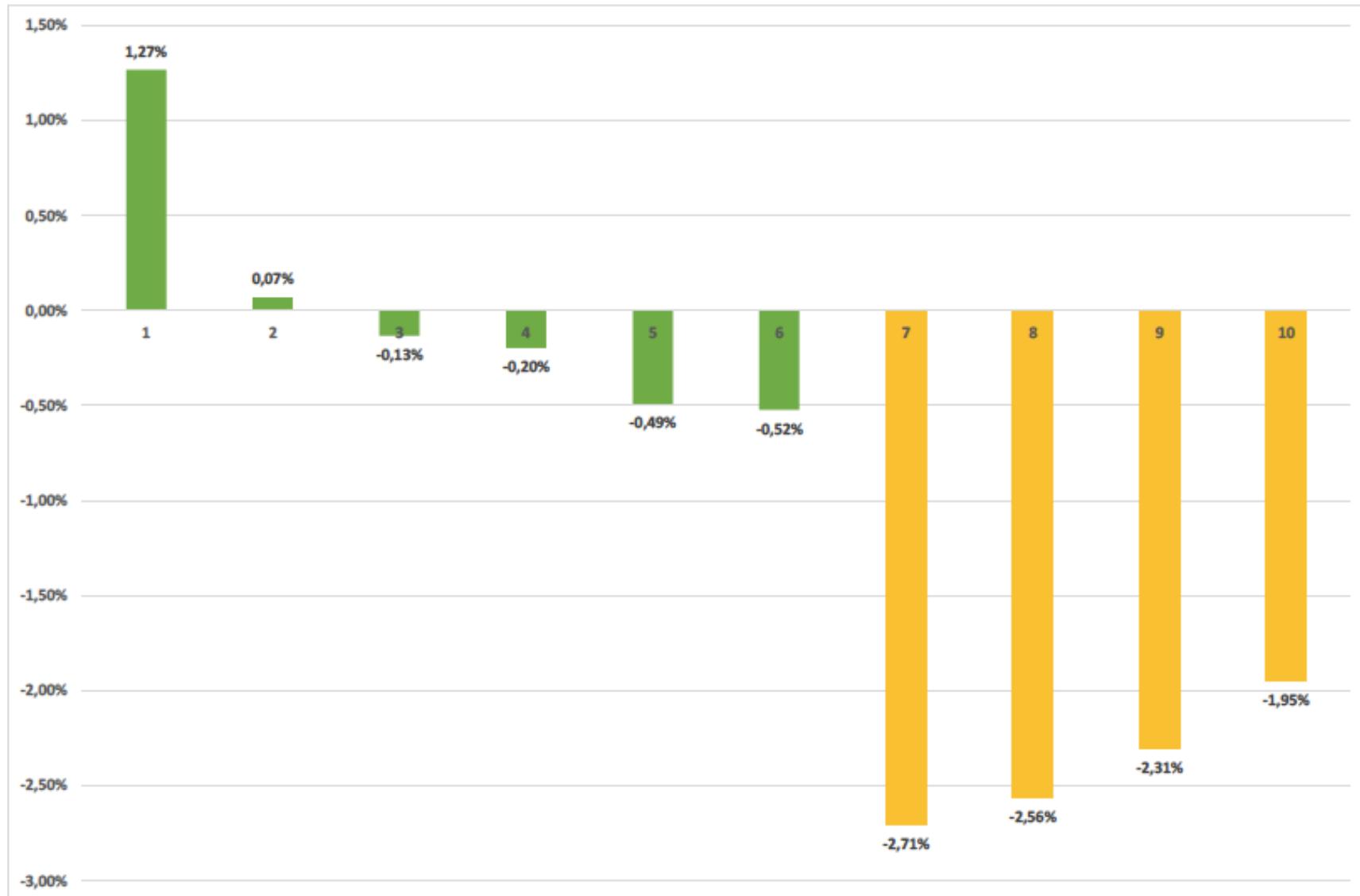
3/n Scolding on mitigation progress by EU smacks of duplicity. Absent steep emission declines in rich North or massive additional investment, 1.5 trajectories requires compressing energy demand in poor countries at cost of development as spelled out in

[Traducir Tweet](#)



nature.com

Plausible energy demand patterns in a growing global economy with climate pol...  
Nature Climate Change - Climate policy calls for energy demand reduction on top of decarbonizing energy generation. Analysis of historical energy-income ...

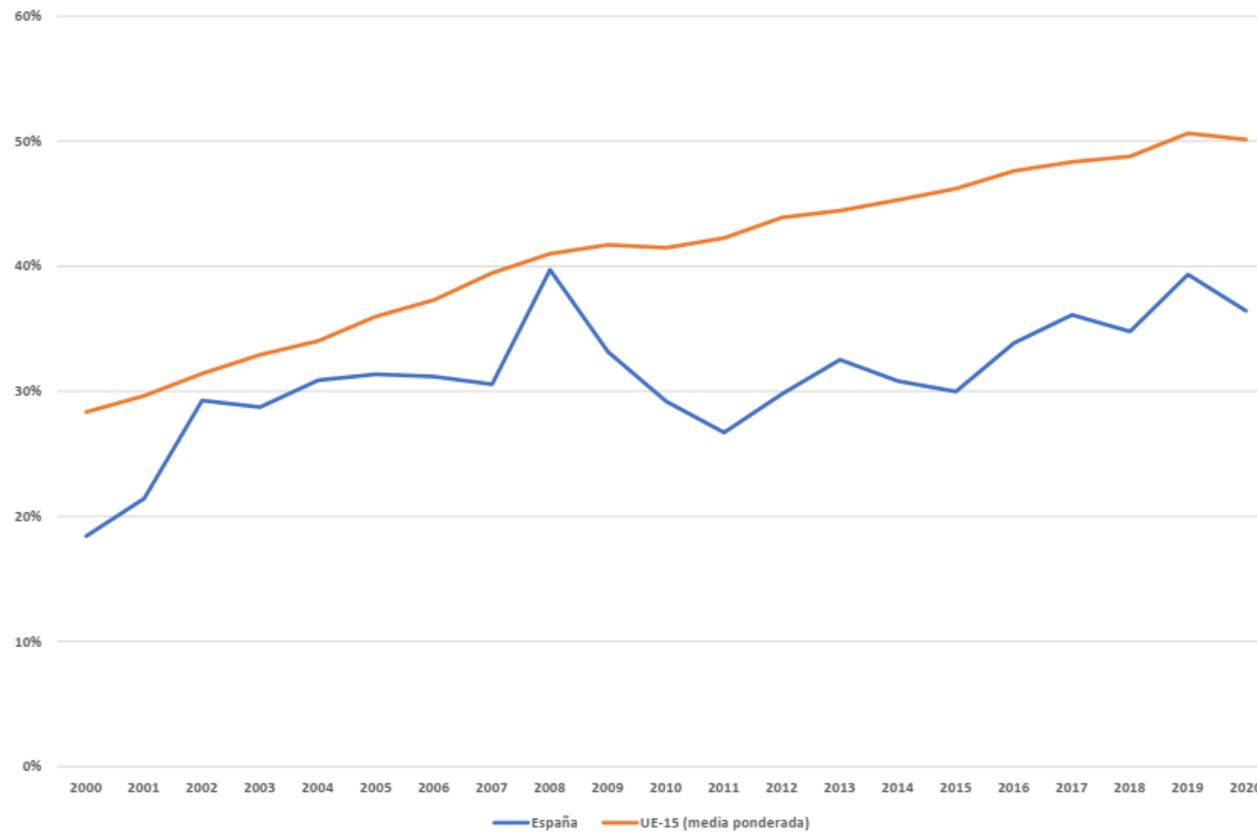


**Fig. 8** Porcentaje de variación de la renta equivalente por decilas de renta equivalente con el Paquete A

- **Aumento de la circularidad**
- *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)

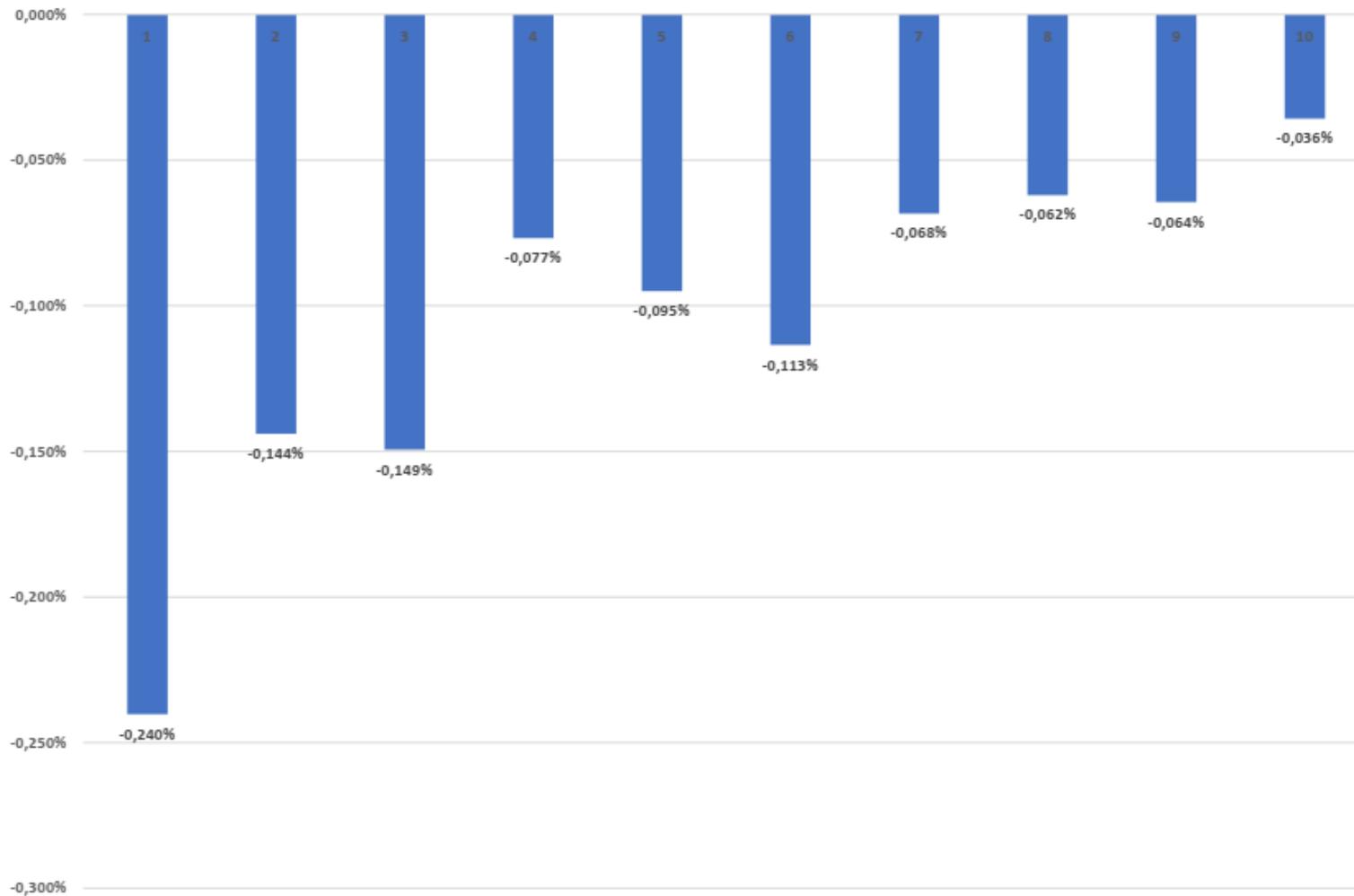


Fuente: Eurostat (2021c).

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 <sub>3</sub>	2.783,50	3,5	9,74
	<i>66.449,4</i>		<i>232,57</i>
COVDM	52.925,07	0,23	12,17
CH <sub>4</sub>	165.640,36	0,348	57,64
	<i>232.380,2</i>		<i>80,87</i>
CO	261.026,34	0,011	2,75
N <sub>2</sub> O	2.220,21	3	6,66
	<i>987</i>		<i>2,96</i>
NO <sub>x</sub>	178.012,09	2,96	526,91
Total	810.740,56	-	615,88
			<i>316,41</i>

*Nota:* En cursiva P16B, resto P16A.

- **Incorporación de costes ambientales asociados al uso del agua**
- 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%
<b>TOTAL</b>	<b>6.883,04</b>	<b>4.528,42</b>	<b>12.847,54</b>	<b>1.807,98</b>	<b>14.675,72</b>	<b>10.780,83</b>	<b>73,46%</b>

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](https://www.miteco.gob.es/es/agua/temas/planificacion-hidrologica/planificacion-hidrologica/PPHH_tercer_ciclo.aspx)

Tabla II.25

## Resumen de resultados de las propuestas de fiscalidad medioambiental

Propuesta	Variación recaudatoria (millones de euros)	Variación de emisiones de CO <sub>2</sub>	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.

- **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!

TRIBUNA 1

## **E** *Cambio climático, impuestos y equidad: instrucciones de uso*

No tenemos que inventar nada nuevo ni generar confusión innecesaria, simplemente emplear desde ya los impuestos existentes



Un grupo de residentes lleva sus pertenencias en la provincia de Punjab durante las inundaciones de Pakistán del verano pasado.  
SHAHID SAEED MIRZA (AFP)



**XAVIER LABANDEIRA**

10 FEB 2023 - 12:27 CET



Xavier Labandeira

[www.labandeira.eu](http://www.labandeira.eu)

[xavier@uvigo.gal](mailto:xavier@uvigo.gal)

UniversidadeVigo