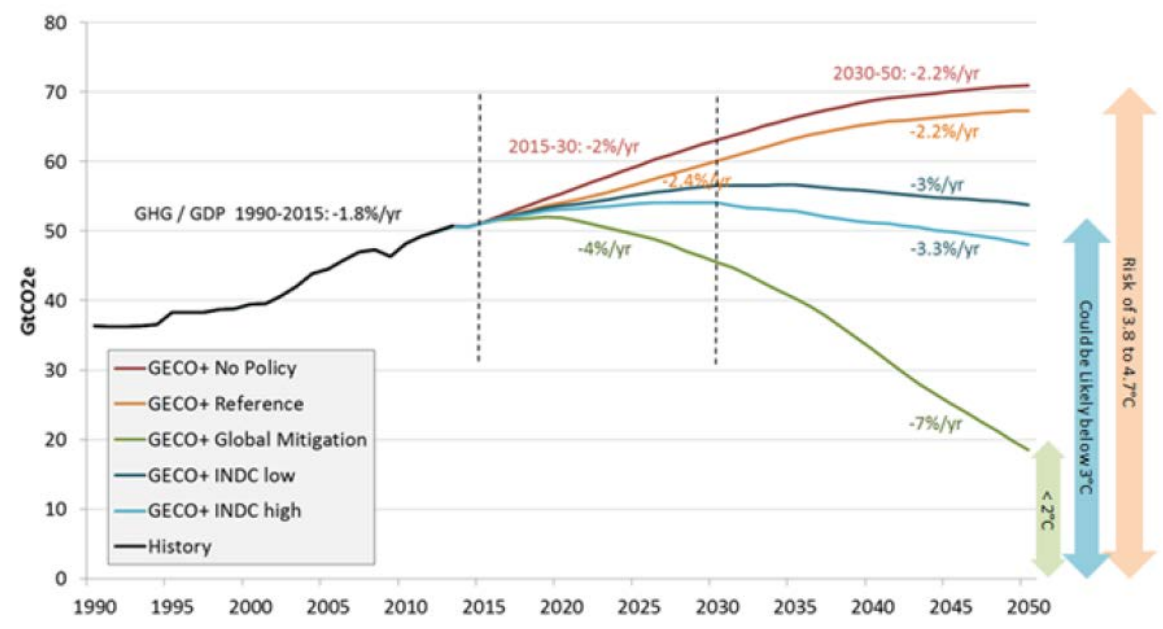
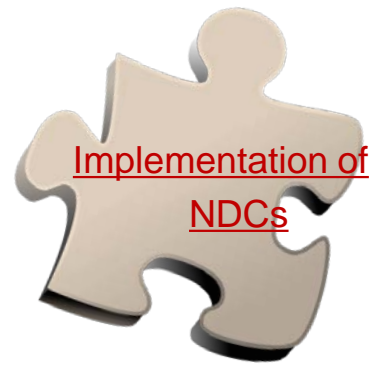


La fiscalidad como instrument facilitador en politicas de movilidad en Cambio Climatico

CONAMA GT 34

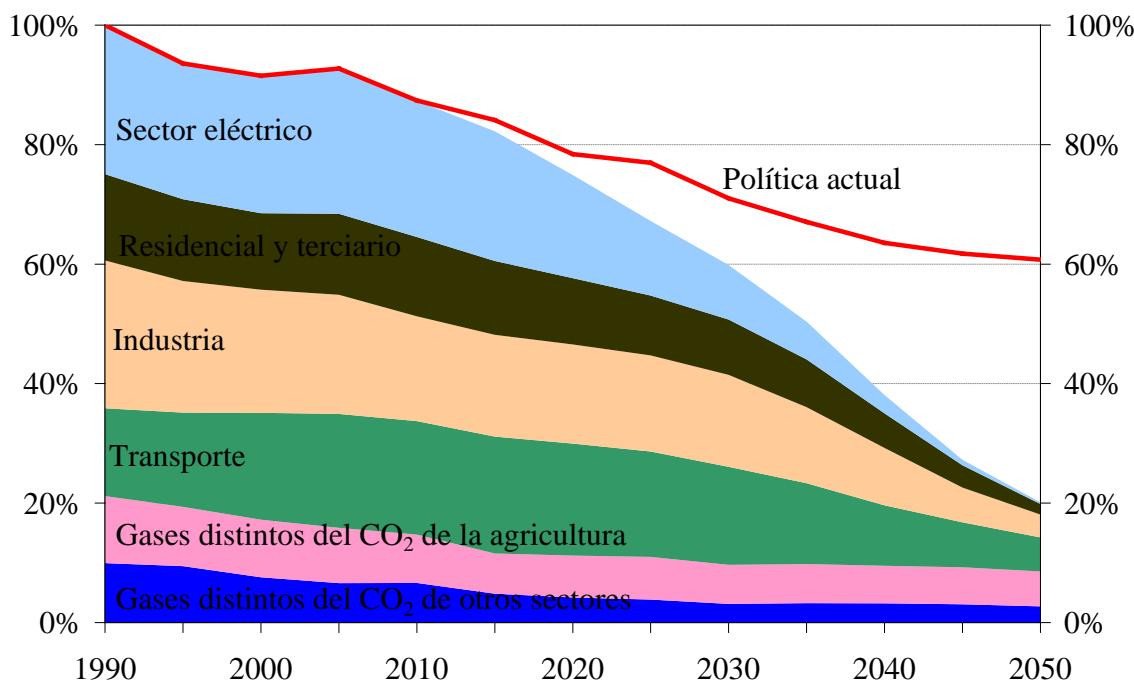
Oficina Española de Cambio Climático, Noviembre 2016

Global action: INDCs



Source: EC-JRC

LA VISION EUROPEA: A Low Carbon Economy



2050 Vision : Low carbon society

Global reduction 50%



80-95% develop countries

Paquete 2020 y Marco 2030 Energía y Clima

Objetivos acordados

2020

-20 % Gases de efecto invernadero

20% Energía renovable

20 % Eficiencia energética

10 % Interconexión

2030

≤ - 40 % Gases de efecto invernadero

≥ 27 % Energía renovable

≥ 27%* Eficiencia energética

15 % Interconexión

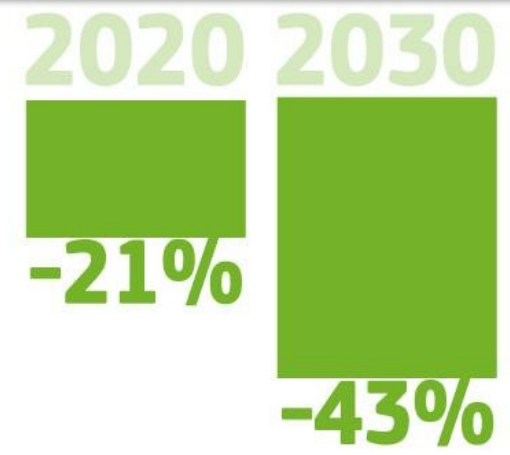
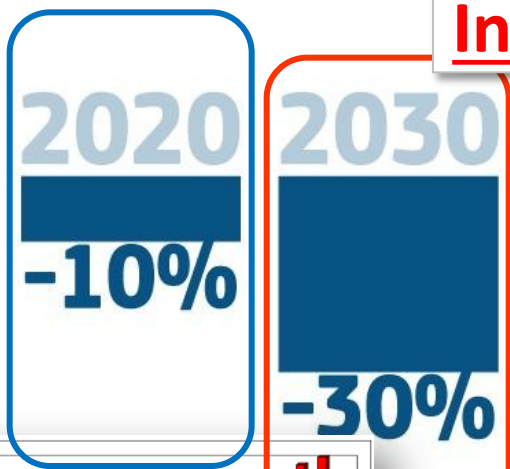
* Será revisado en 2020 (30%)

Nuevo sistema de gobernanza indicadores

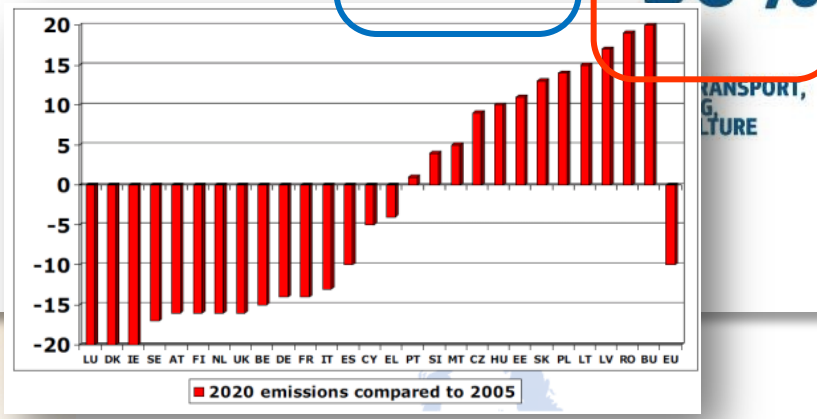
Reducción de emisiones: ETS y difusas

Nuevo reparto de esfuerzo
Inclusión de los sumideros

EMISSION REDUCTIONS IN ETS AND NON-ETS COMPARED TO 2005

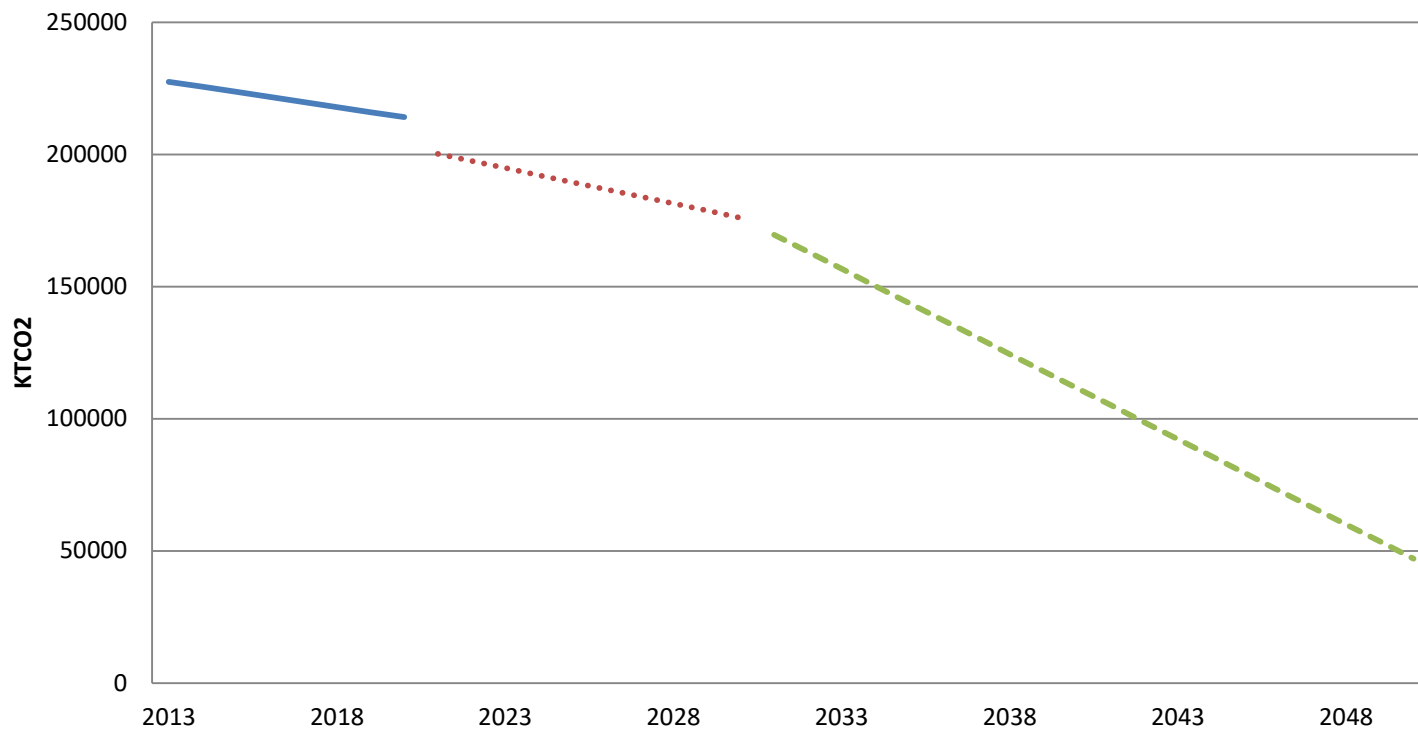


ETS INCLUDING POWER/ENERGY SECTOR & INDUSTRY



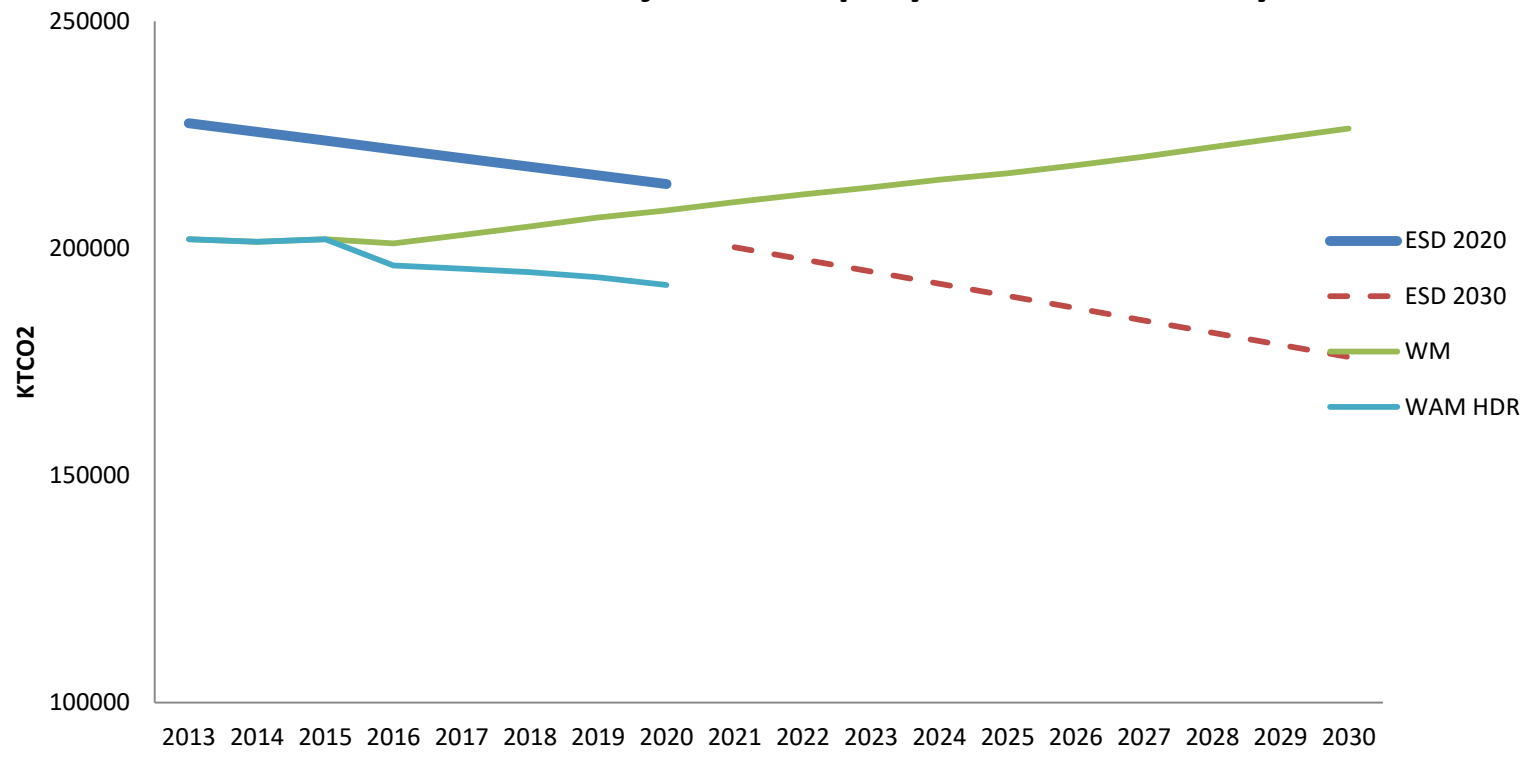
Visión a largo plazo en emsiones difusas en España

ESD 2030 ESD 2050 ESD 2020





Objetivos vs proyecciones a 2020 y 2030



La fiscalidad medioambiental



- La fiscalidad puede y debe ser una herramienta que facilite la orientación de ciudadanos y empresas hacia decisiones con una componente medioambiental

• <file:///D:/Mis%20documentos/Downloads/IEB%20REPORT%202014.pdf>

Actualidad Jurídica Uribe Menéndez / 134(13)

APROXIMACIÓN A LA REFORMA DE LA FISCALIDAD MEDIOAMBIENTAL

Aproximación a la reforma de la fiscalidad medioambiental

El sistema del medio ambiente ha generado en última instancia un coste para el ciudadano que se ha convertido en un elemento de presión para el poder público. En un momento en el que se busca la sostenibilidad económica y social, es necesario encontrar un modelo que permita mejorar el sistema medioambiental sin perjudicar la competitividad de las empresas y la generación de empleo. Este artículo analiza las posibilidades de reforma de la fiscalidad medioambiental en el contexto de la reforma fiscal española. Los cambios propuestos en el presente artículo pretenden promover la sostenibilidad económica y social, mejorando el sistema medioambiental y generando empleo.

An approach to the Spanish environmental tax reform

The adaptation of the environment has generated considerable costs for the citizen, which has become an element of pressure on the public power. In a moment when economic and social sustainability is sought, it is necessary to find a model that allows improving the environmental system without harming the competitiveness of companies and job creation. This article analyzes the possibilities of reforming the environmental tax system in the context of the Spanish tax reform. The changes proposed in the present article aim to promote economic and social sustainability, improving the environmental system and generating employment.

Palabras clave:
Medio Ambiente, política fiscal, impuestos ambientales.

Key words:
Environment, tax policy, environmental taxes.

Fecha de recepción: 22-9-2014

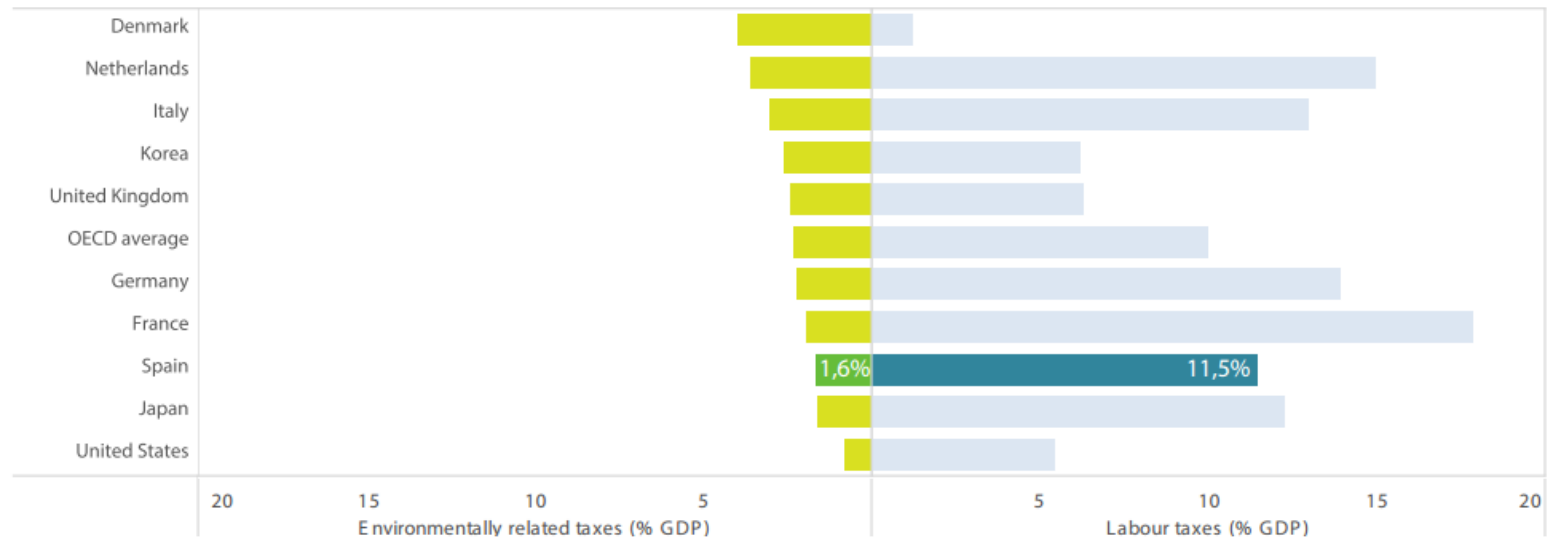
Fecha de aceptación: 1-10-2014

• <http://www.uria.com/documentos/publicaciones/4374/documento/fe08.pdf?id=5588>



• <http://www.oecd.org/environment/country-reviews/EPR%20Spain%202015%20Highlights%20EN.pdf>

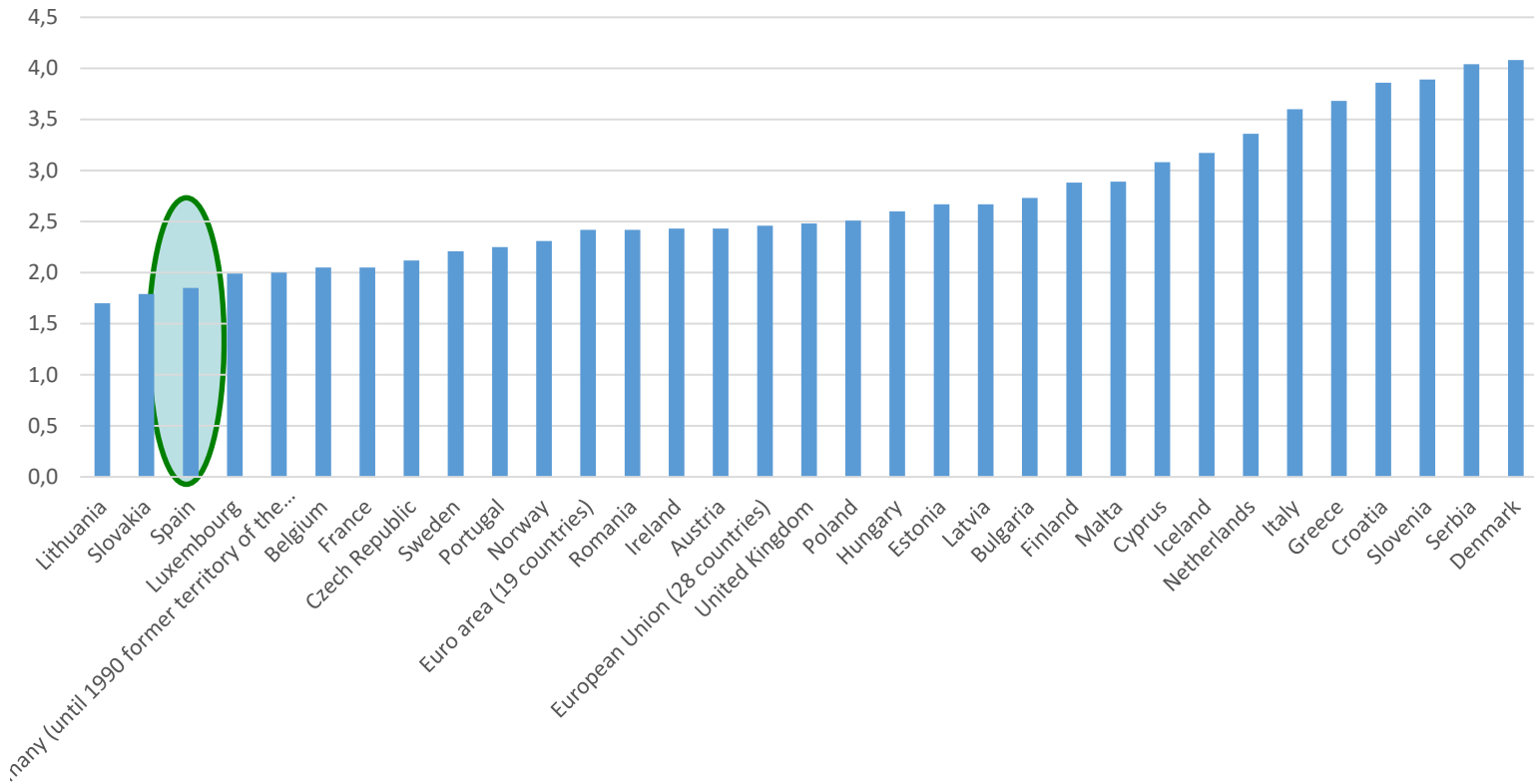
Figure 4: **Environment and labour taxes in 2012**



Source: OECD (2013), "Green Growth Indicators", *OECD Environment Statistics* (database). <http://dx.doi.org/10.1787/data-00665-en>

España tiene una de los menores ratios de impuestos medioambientales por PIB

2014



Fiscalidad en la UE

- **Es un área de política económica nacional. (Los acuerdos en esta materia requieren de unanimidad)**
- **Las recomendaciones en fiscalidad a largo plazo se orientan a reducirla sobre el empleo e incrementarla sobre el uso de recursos**
- **La UE tiene un nivel importante de impuestos sobre los HC.**
- **Algunos datos a nivel europeo....**

Fiscalidad comparada en transporte

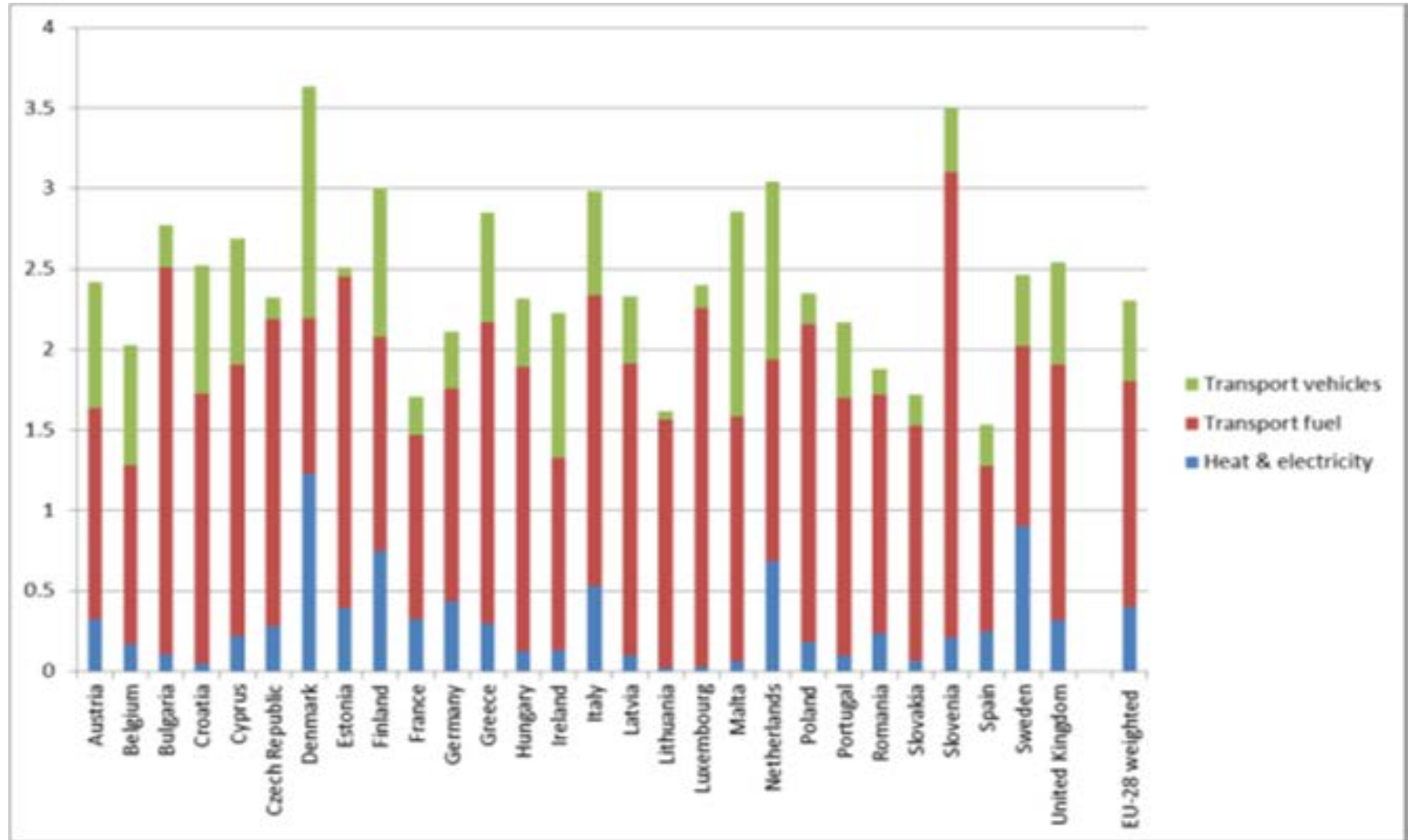
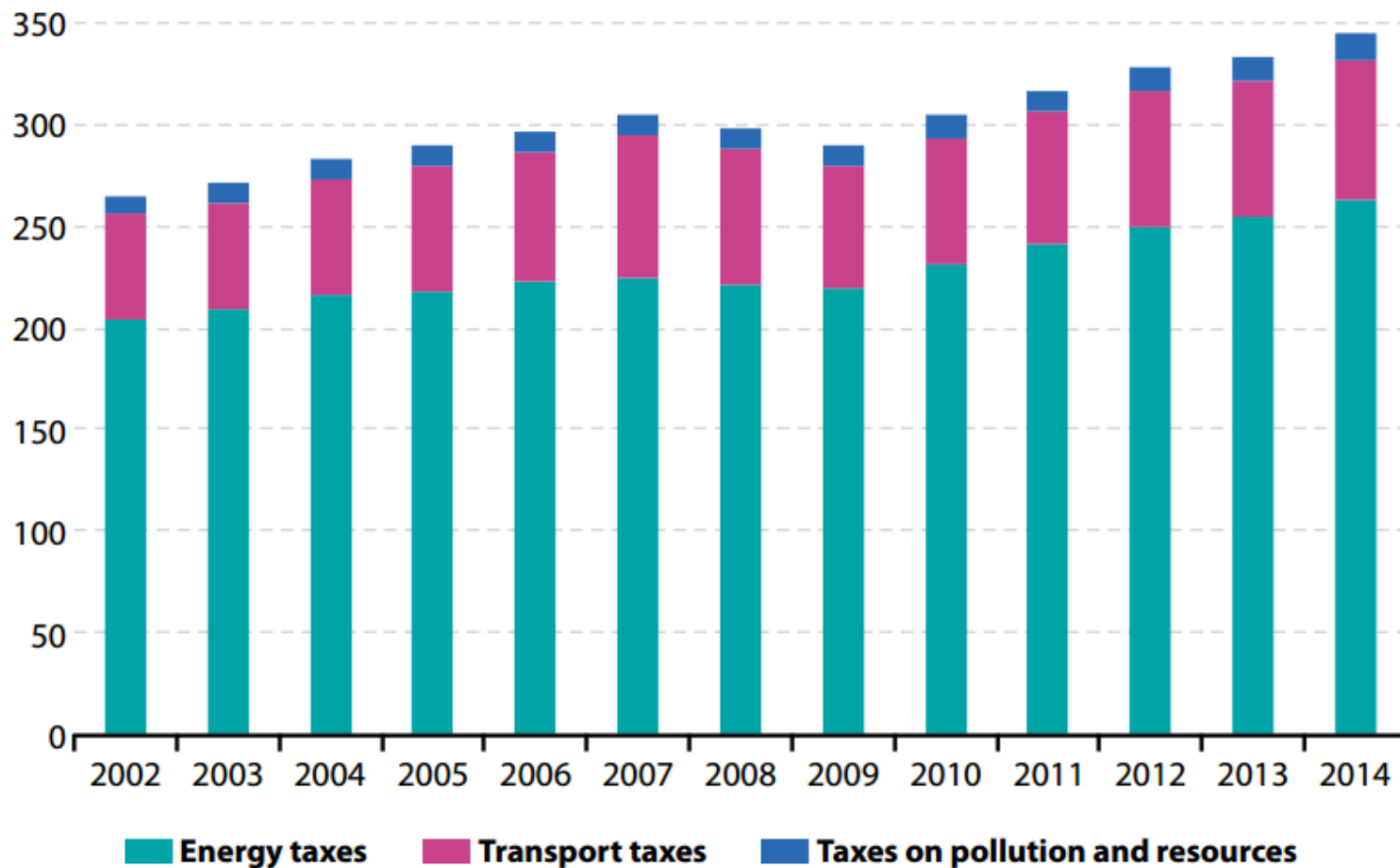


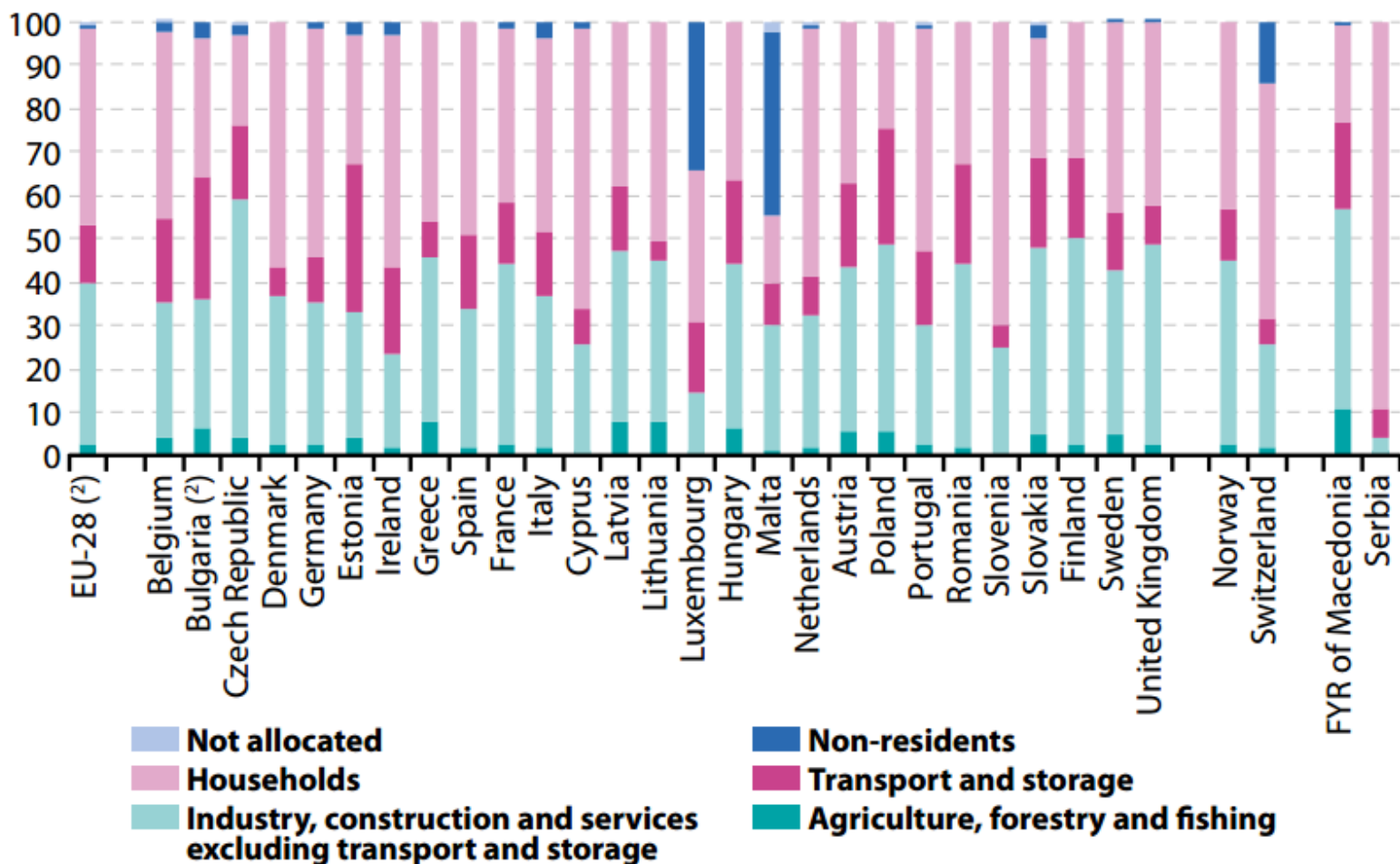
Figure 4.8.1: Total environmental tax revenue by type of tax, EU-28, 2002–14 (billion EUR)



Source: Eurostat (online data code: env_ac_tax)

Figure 4.8.2: Energy taxes by economic activity, 2013 (¹)

(% of energy tax revenue)



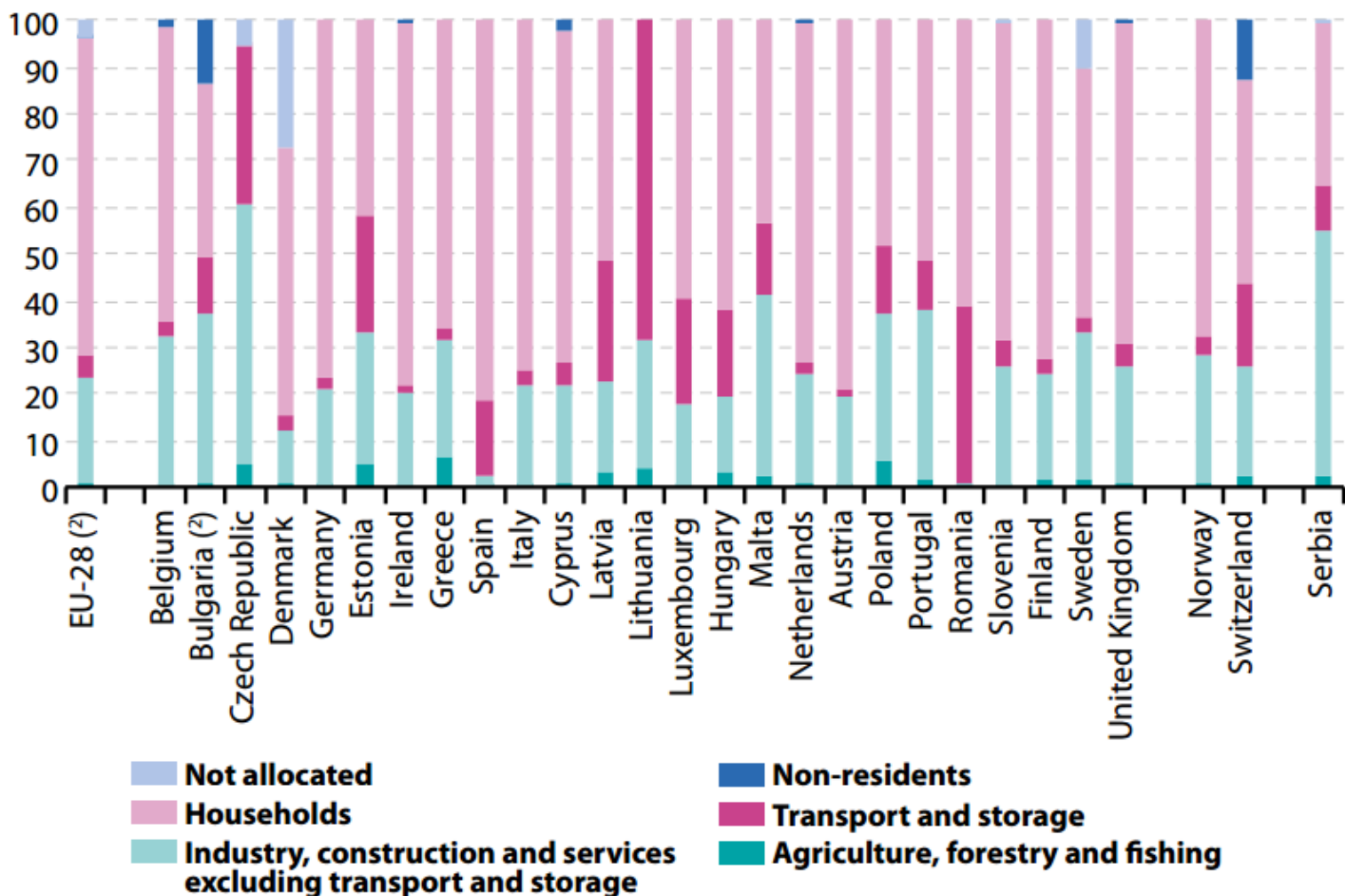
(¹) Croatia: not available.

(²) Estimates for non-residents.

Source: Eurostat (online data code: env_ac_taxind2)

Figure 4.8.3: Transport taxes by economic activity, 2013 (1)

(% of transport tax revenue)



(1) France, Croatia and Slovakia: not available.

(2) Estimates.

Source: Eurostat (online data code: env_ac_taxind2)

Figure 3.3.1: Modal split of inland passenger transport, 2013 (1)
(% of total inland passenger-km)

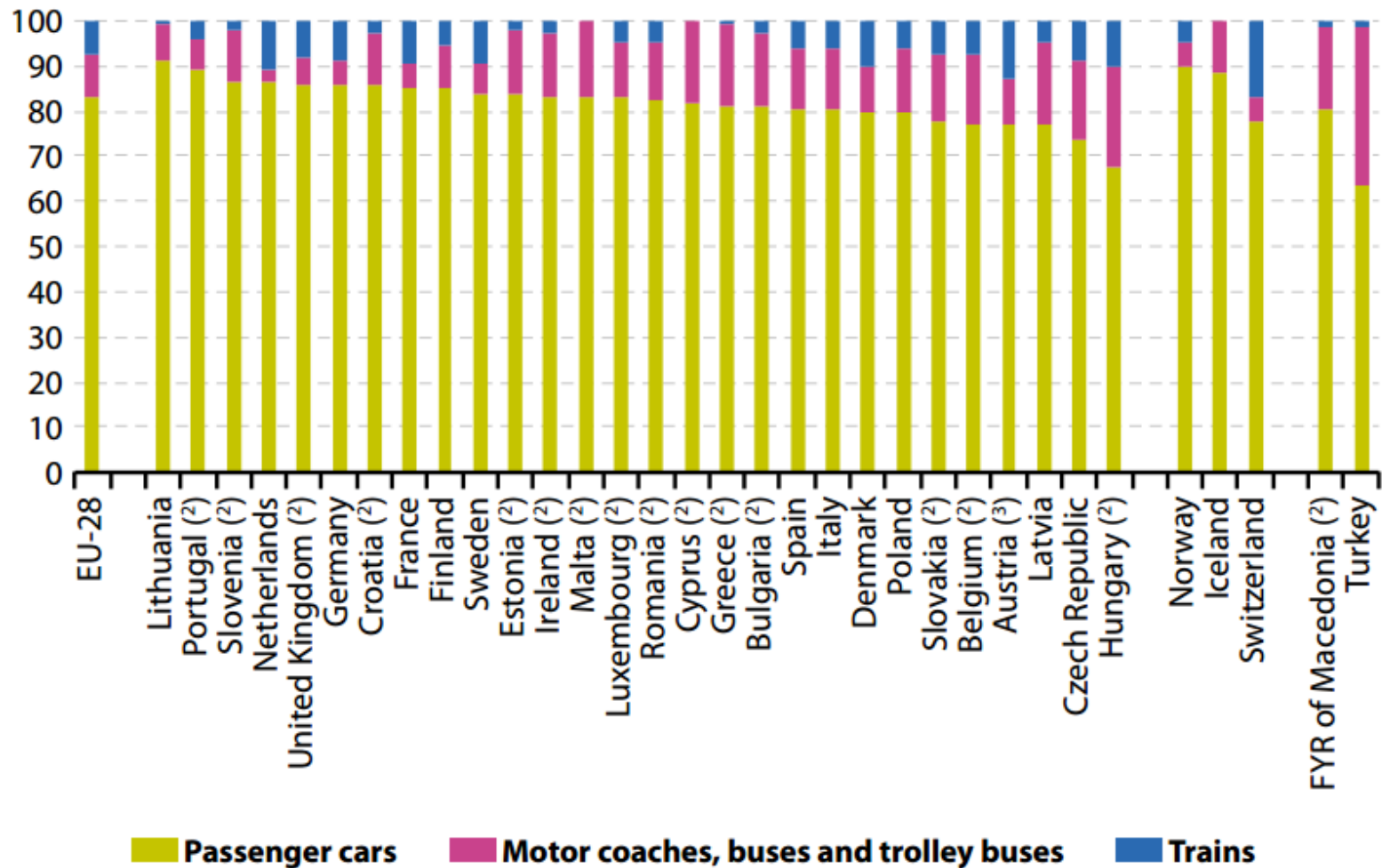
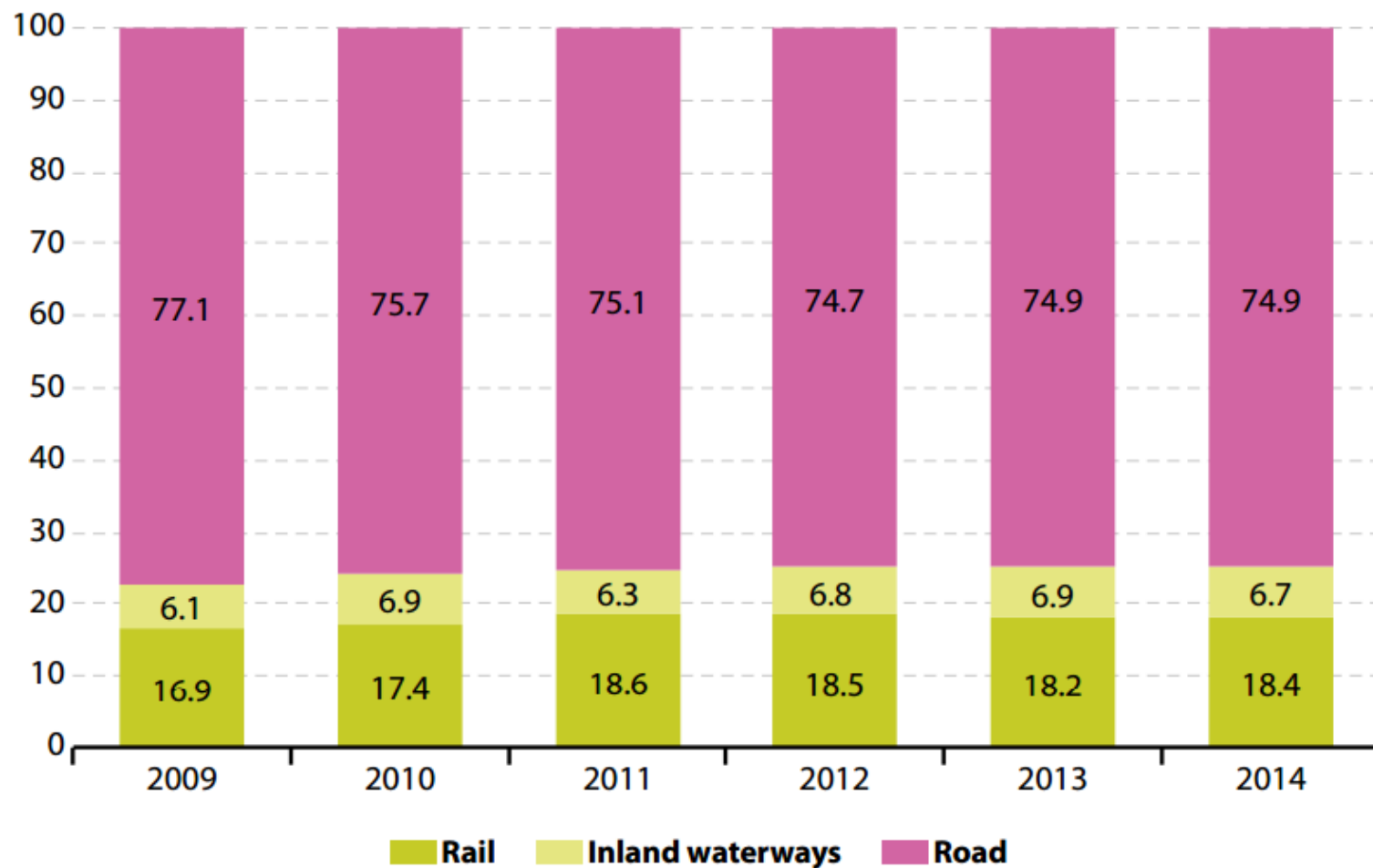


Figure 3.2.1: Modal split of inland freight transport, EU-28, 2009–14 (¹)
(% of total inland tkm)

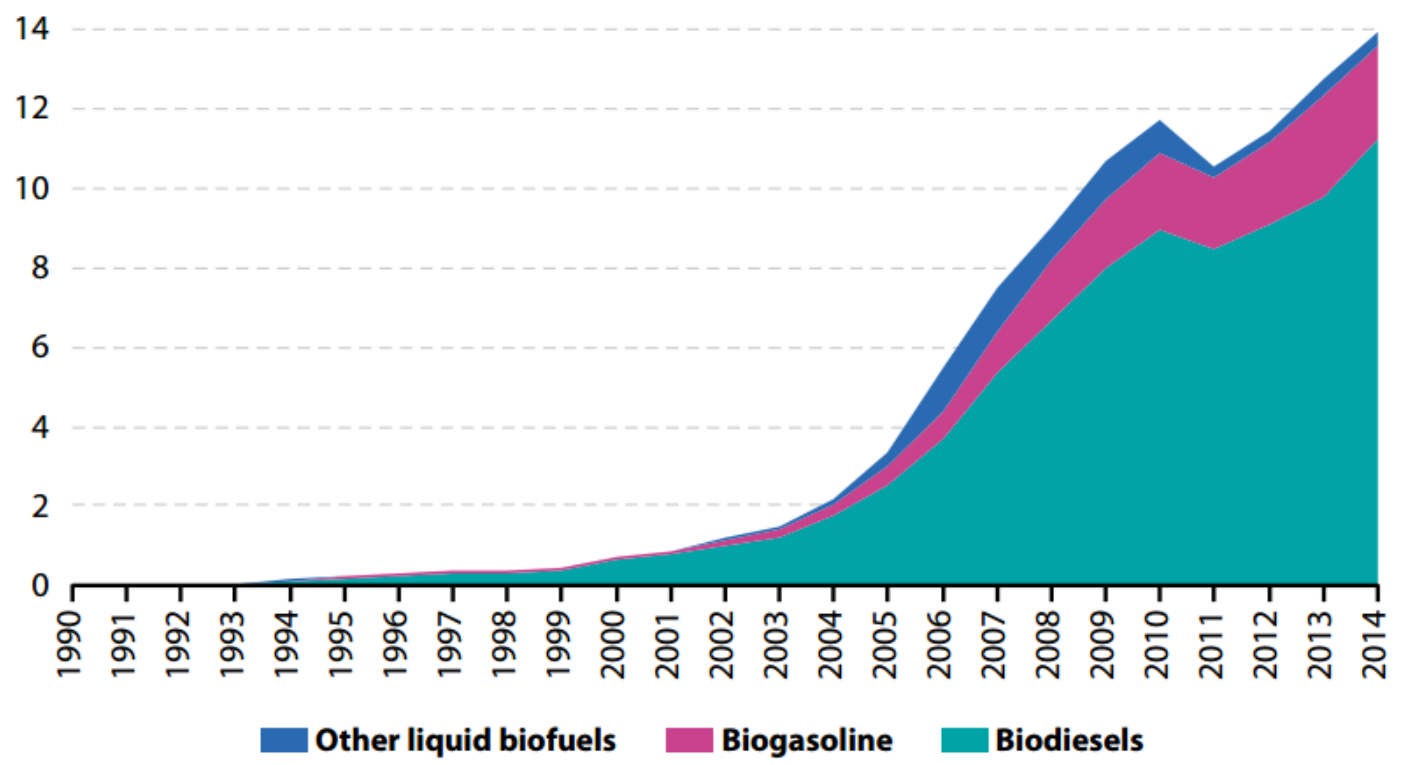


(¹) EU-28 includes rail transport estimates for Belgium (2012-2014) and does not include road freight transport for Malta (negligible).

Source: Eurostat (online data codes: rail_go_typeall (rail), iww_go_atygo (inland waterways), road_go_ta_tott (national road transport), road_go_ca_c (road cabotage transport)) and Eurostat computations (international road transport)



Figure 2.6.4: Primary production of liquid biofuels, EU-28, 1990–2014 (Mtoe)



Source: Eurostat (online data code: [nrg_110a](#))

La fiscalidad en la movilidad y el transporte

- Sobre el modo de transporte
 - El vale transporte
- Sobre el combustible
 - Impuestos especiales sobre los HC
- Sobre los vehículos
 - Impuesto de matriculación
 - Impuesto de circulación
 - Otros

Cambio modal

Personas

- Real Decreto Ley 6/2010, de 9 de abril, ... las cantidades satisfechas a las empresas encargadas de prestar el servicio transporte público colectivo están exentas de tributación en el impuesto del IRPF hasta una cuantía de 1500 euros.
- Incentivos de las empresas municipales en bonos de transporte
- Restricciones de tráfico , de aparcamiento etc
- ...

Mercancias

- la Directiva de la Euroviñeta, que establece el marco regulatorio proponiendo un marco armonizado europeo para cobrar a aquellos vehículos de más de 3.5 Toneladas en las autopistas europeas. (no implementada en España)
- Huella de carbono (iniciativa en Fr)
- ...

Sobre el combustible

- **Epígrafe 1.2.1 Gasolinas sin plomo de 98 I.O. o de octanaje superior: 431,92 euros por 1.000 litros de tipo general y 24 euros por 1.000 litros de tipo especial.**
- **Epígrafe 1.3 Gasóleos para uso general: 307 euros por 1.000 litros de tipo general y 24 euros por 1.000 litros de tipo especial.**
- Epígrafe 1.6 GLP para uso general: 57,47 euros por tonelada.
- Epígrafe 1.9 Gas natural para uso general: 1,15 euros por gigajulio.
- Epígrafe 1.10 Gas natural destinado a usos distintos a los de carburante, así como el gas natural destinado al uso como carburante en motores estacionarios: 0,65 euros por gigajulio.
- No obstante, se establece un tipo reducido de 0,15 euros por gigajulio para el gas natural destinado a usos con fines profesionales siempre y cuando no se utilicen en procesos de generación y cogeneración eléctrica.
- **Epígrafe 1.13 Bioetanol y biometanol para uso como carburante:**
- a) Bioetanol y biometanol mezclado con gasolinas sin plomo de 98 I.O. o de octanaje superior: 431,92 euros por 1.000 litros de tipo general y 24 euros por 1.000 litros de tipo especial.
- b) Bioetanol y biometanol, mezclado con las demás gasolinas sin plomo o sin mezclar: 400,69 euros por 1.000 litros de tipo general y 24 euros por 1.000 litros de tipo especial.
- **Epígrafe 1.14 Biodiesel para uso como carburante: 307 euros por 1.000 litros de tipo general y 24 euros por 1.000 litros de tipo especial.**
- Epígrafe 1.15 Biodiesel para uso como carburante en los usos previstos en el apartado 2 del artículo 54 y, en general, como combustible, y biometanol para uso como combustible: 78,71 euros por 1.000 litros de tipo general y 6 euros por 1.000 litros de tipo especial.
- Epígrafe 1.16 Gasóleos destinados a la producción de energía eléctrica o a la cogeneración de energía eléctrica y de calor en instalaciones cuya actividad de producción quede comprendida en el ámbito de aplicación de la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico: 29,15 euros por 1.000 litros.
- Epígrafe 1.17 Fuelóleos destinados a la producción de energía eléctrica o a la cogeneración de energía eléctrica y de calor en instalaciones cuya actividad de producción quede comprendida en el ámbito de aplicación de la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico: 12,00 euros por tonelada.

¿es efectivo un impuesto de CO₂ en los combustibles?

- La implementación de una tasa de 20 €/Tco₂ representaría
 - En el entorno 4,2 c/ litro en combustibles líquidos
- Dentro de ETS a 6 €/TCO₂ serían 1,2 c/litro

¿pueden promover estos valores un cambio tecnológico?

Sobre los vehículos

Matriculación de vehículos por epígrafe y tipo de combustible Combustible: Total

Combustible

Epígrafe ⁽¹⁾	INFORMACIÓN ECONÓMICA									
	Vehículos		Emisión Media	Valor Vehículos (base imponible) (1)		Base Imponible Reducida (2)		Porcentaje Reducción (2)/(1)	Precio medio del Vehículo	
	Número	Distribución	CO ₂ en g/Km	Importe	Distribución	Importe	Distribución	%	sin IEDMT	con IEDMT
Total	1.030.619	100,00%	117	16.375.098.932	100,00%	56.235.291	100,00%	0,34%	15.889	16.185
Epígrafe 1º	765.108	74,24%	107	11.173.847.675	68,24%		0,00%	0,00%	14.604	14.604
Epígrafe 2º	224.398	21,77%	137	4.254.268.079	25,98%	41.572.181	73,93%	0,98%	18.959	19.839
Epígrafe 3º	25.174	2,44%	178	620.226.460	3,79%	10.937.208	19,45%	1,76%	24.638	26.976
Epígrafe 4º	15.939	1,55%	235	326.756.718	2,00%	3.725.901	6,63%	1,14%	20.500	23.555

Notas

Unidades: Importe en euros

(*) Vehículos: Automóviles turismos y todoterreno, excluidas las motocicletas.

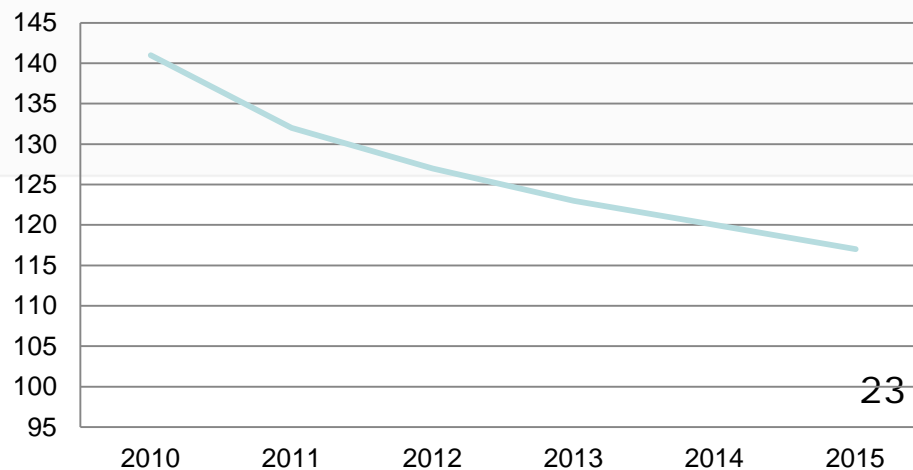
(1) Correspondencia : Epígrafe - Tipos impositivos - Emisión CO₂.

Si la Comunidad Autónoma no hubiese aprobado los tipos a que se refiere el art.43 ley 21/2001, de 27 de diciembre, se aplicarán los siguientes :

Epígrafe	Tipo impositivo		Emisión CO ₂
	Península e Illes Balears	Canarias	
1ª	0%	0%	emisión<=120
2ª	4,75%	3,75%	120<emisión<160
3ª	9,75%	8,75%	160<=emisión<200
4ª	14,75%	13,75%	emisión>=200

En Ceuta y Melilla se aplicará el tipo impositivo del 0%.

gr CO₂/KM España



El etiquetado

Cero emisiones:



Ciclomotores, triciclos, cuadríciclos y motocicletas; turismos; furgonetas ligeras, vehículos de más de 8 plazas y vehículos de transporte de mercancías clasificados en el Registro de Vehículos de la DGT como vehículos eléctricos de batería (BEV), vehículo eléctrico de autonomía extendida (REEV), vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV) con una autonomía mínima de 40 kilómetros o vehículos de pila de combustible.

ECO:

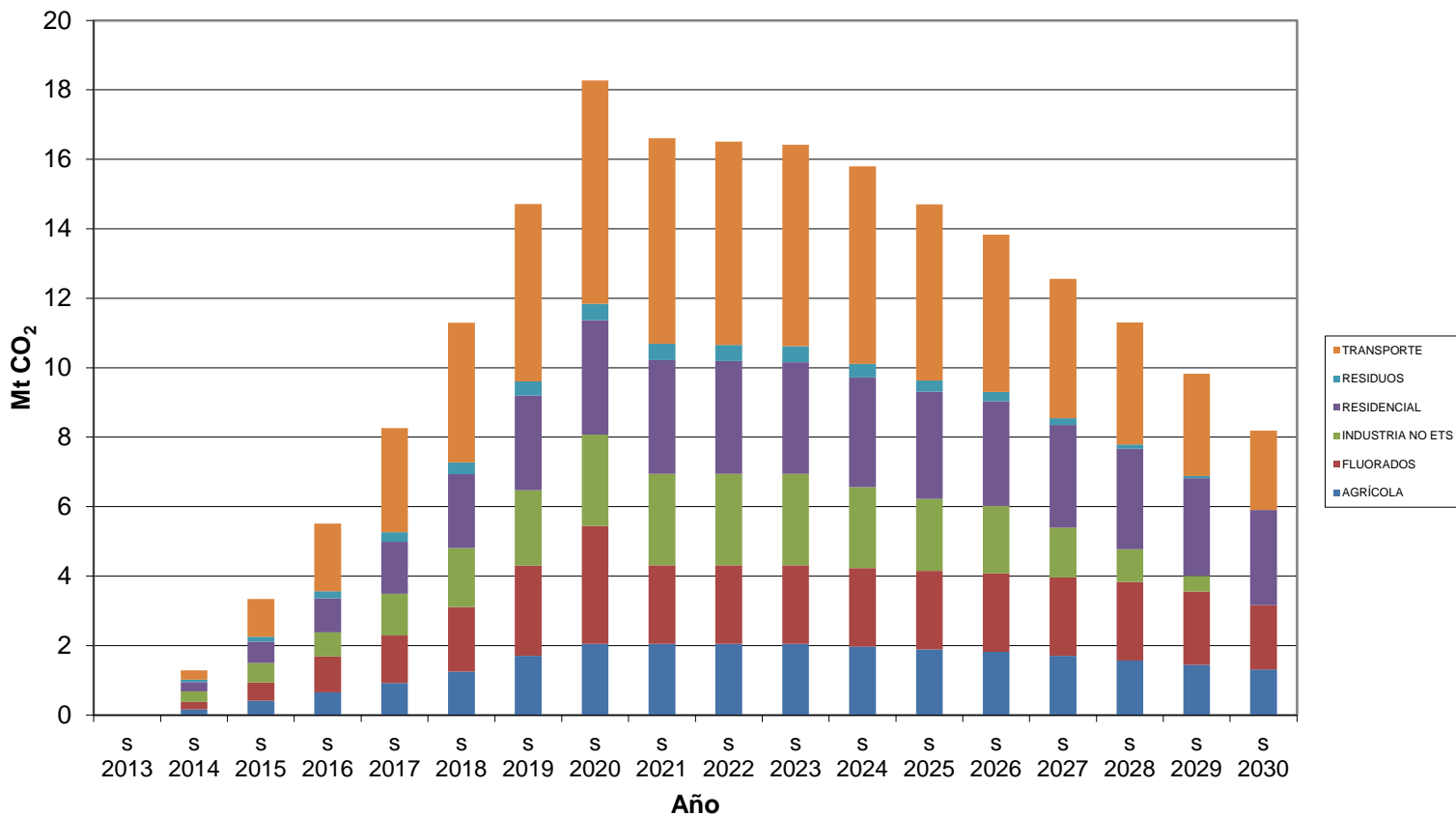


Turismos, furgonetas ligeras, vehículos de más de 8 plazas y vehículos de transporte de mercancías clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos híbridos enchufables con autonomía <40km, vehículos híbridos no enchufables (HEV), vehículos propulsados por gas natural, vehículos propulsados por gas natural (GNC y GNL) o gas licuado del petróleo (GLP).

En todo caso, deberán cumplir los criterios de la etiqueta C.

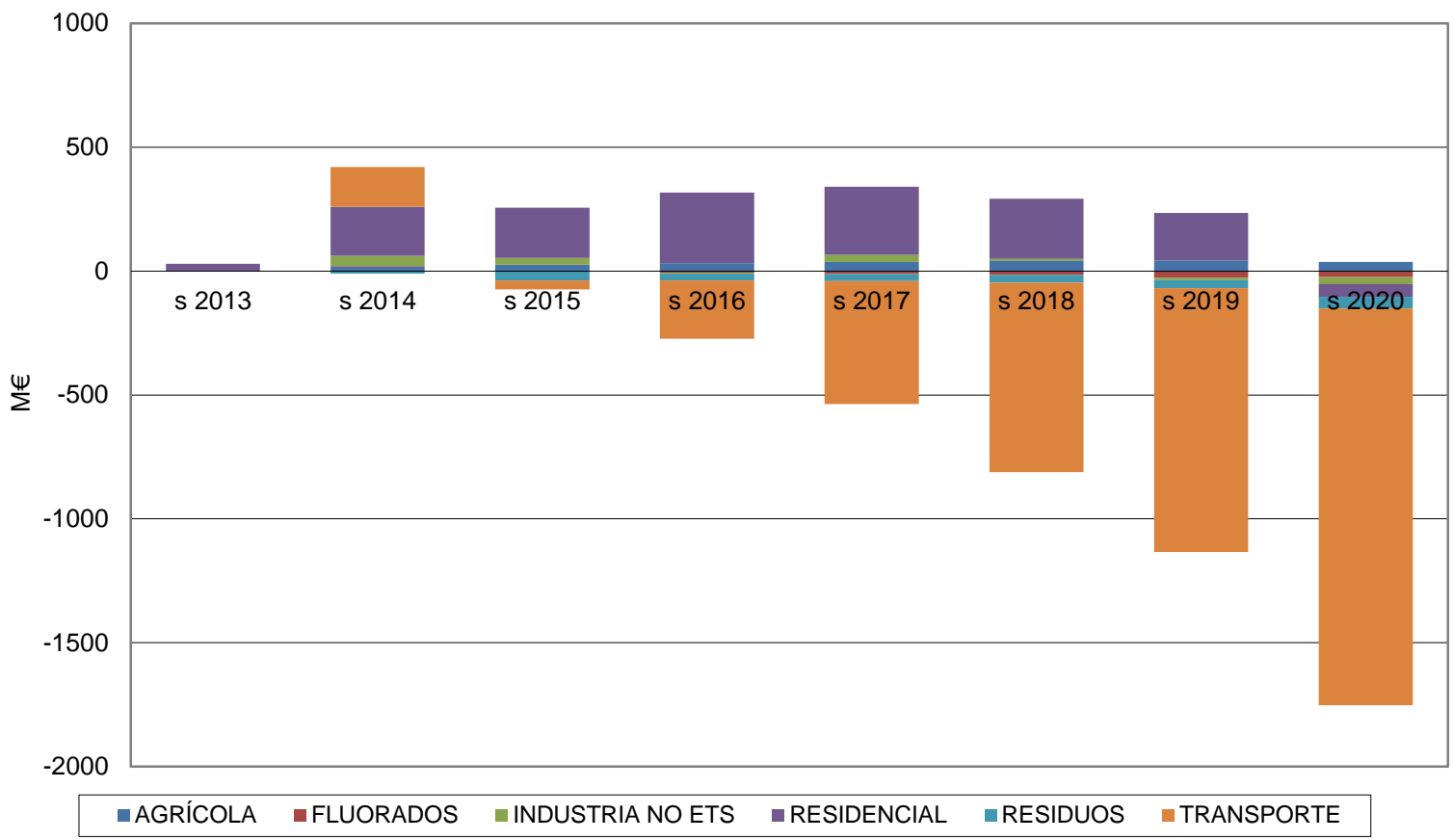
HR 2020 medidas de mitigación

MITIGACIÓN EN DIFUSOS Y ETS



HR 2020 fiscalidad

INGRESOS FISCALES



Ideas para debate

- La fiscalidad debe jugar un papel relevante como facilitador de la evolución a una economía baja en carbono.
- El ciudadano debe entender y asociar el papel de los impuestos medioambientales
- Los objetivos a 2050 nos obligas a utilizar todas las palancas posibles

¡MUCHAS GRACIAS!