



# FISCALIDAD AMBIENTAL EN TRANSPORTE

Emilio de las Heras Muela

MOVILIDAD: El fomento del tren para la descarbonización del transporte

#CONAMA2022

**CONAMA2022**



PALACIO MUNICIPAL  
DE IFEMA, MADRID

CONAMA2022.ORG

# Índice

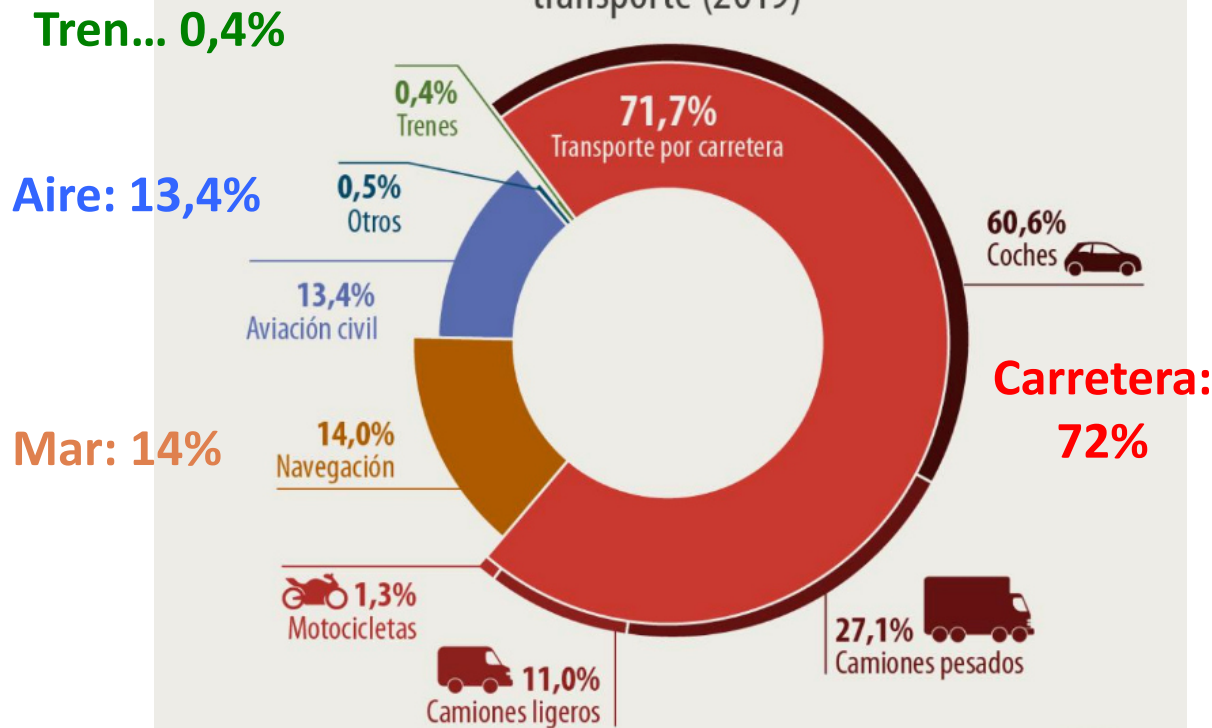
---

- 1** Punto de Partida
- 2** España a la cola de Europa en fiscalidad ambiental
- 3** Posición de cola en IEH a los carburantes
- 4** Resumen: España tiene una de las fiscalidades más bajas al transporte rodado
- 5** Qué debe hacerse: El que contamine, que pague

## 1 Punto de partida: Emisiones del transporte. En total y en gCO<sub>2</sub>e/pasajero/km

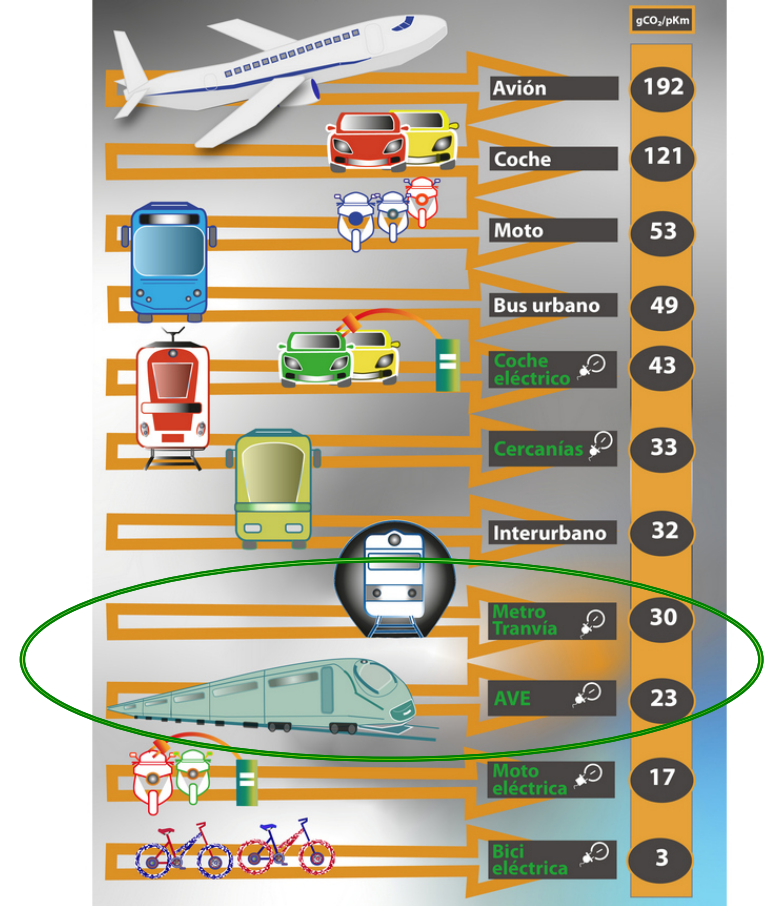
### EMISIONES DEL TRANSPORTE EN LA UE

Emisiones de gases de efecto invernadero por medio de transporte (2019)



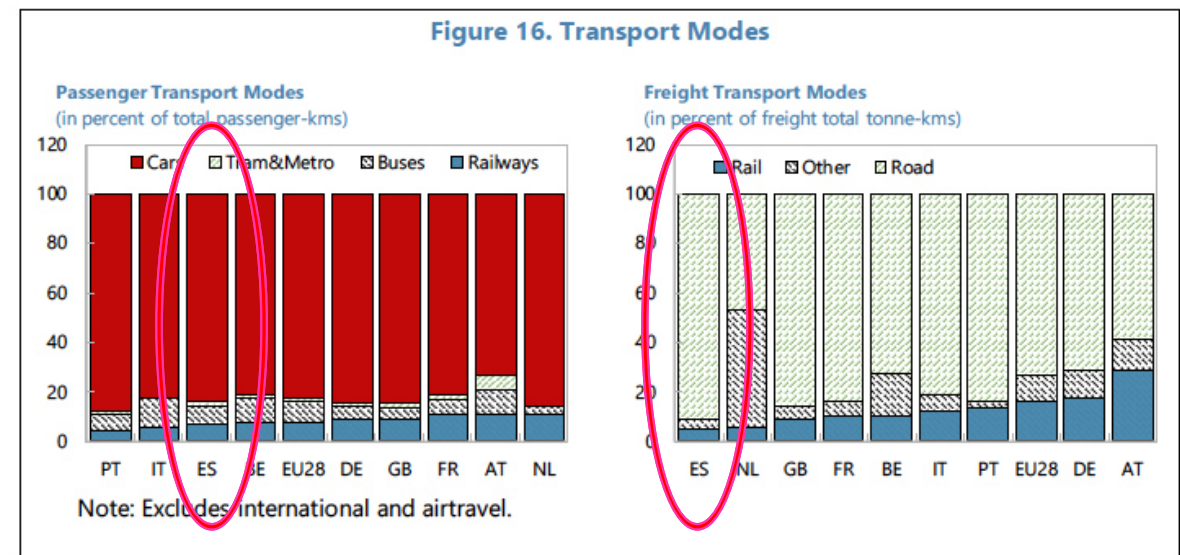
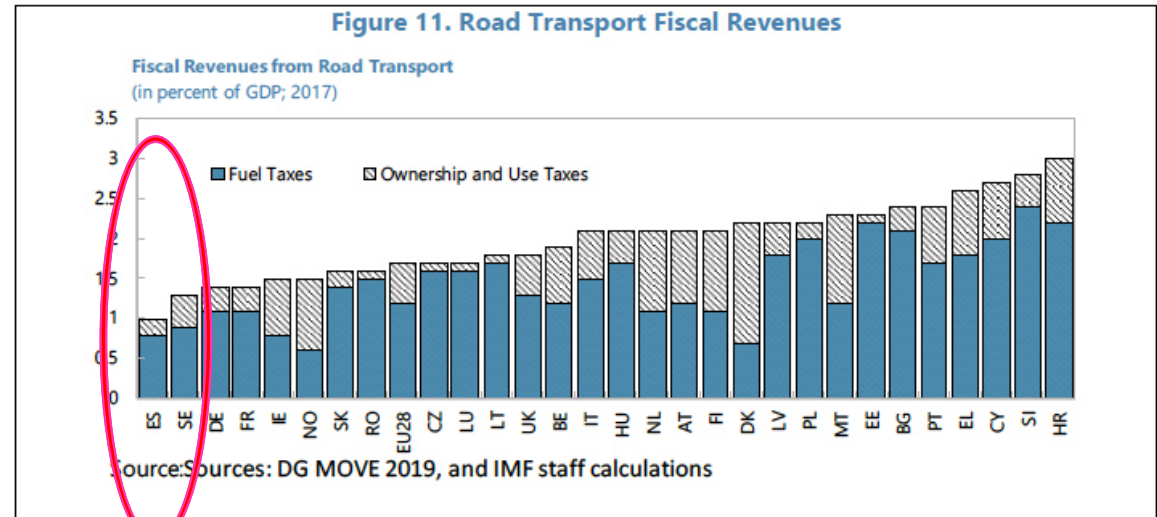
Fuente: Agencia Europea de Medio Ambiente, 2022

¿Sabe qué cantidad de CO<sub>2</sub> emitimos a la atmósfera según el modo de transporte en el que nos desplazamos?



(\*) Para los modos eléctricos se consideran las emisiones de CO<sub>2</sub> asociadas a la generación de la electricidad consumida en su utilización, si bien en el punto de uso no generan emisiones contaminantes ni tampoco CO<sub>2</sub>. Además, generan un impacto acústico significativamente inferior que sus homólogos térmicos.

## 1 Punto de partida: Fiscalidad baja y uso del ferrocarril bajo (FMI 2022)



## 2 España a la cola de Europa en fiscalidad ambiental como % del PIB

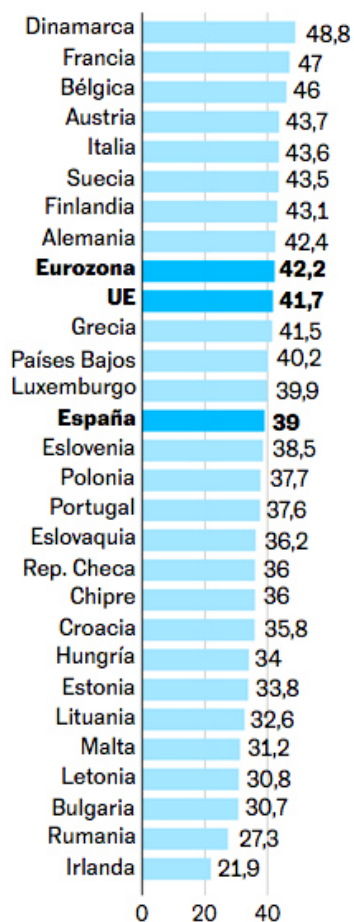
Environmental tax revenue by category as % of TSC and GDP, 2019



## 2 A la cola de Europa en fiscalidad ambiental como % del PIB con datos de 2020

### Comparativa por países

Total. En % del PIB. 2021



### Comparativa por impuestos

Tota. En % del PIB. 2021. (\*) datos de 2020

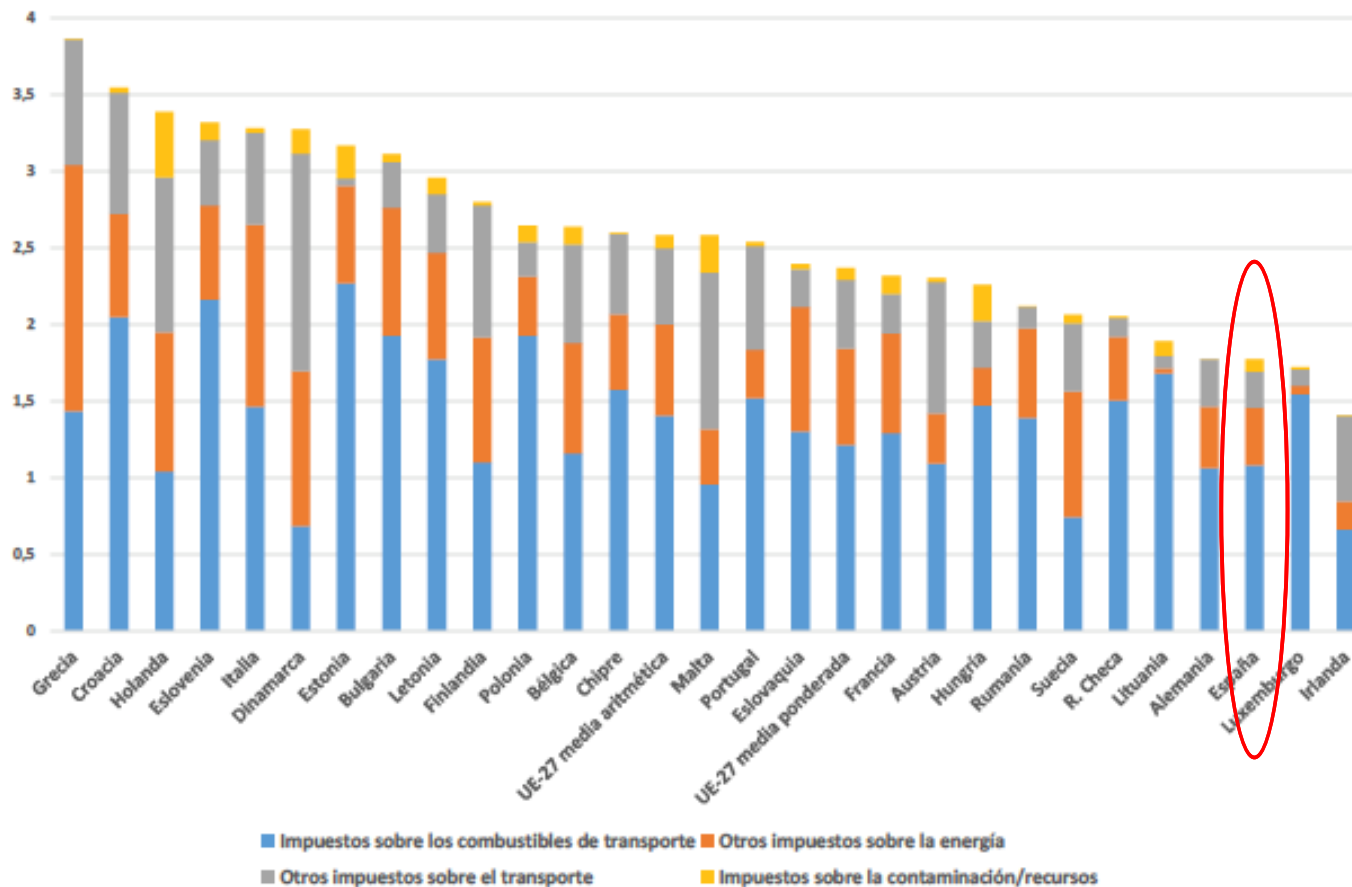
	IVA ↓	IRPF	Sociedades ↓	Cotizaciones	Medio ambiente* ↓
<b>UE</b>	<b>7,4</b>	<b>9,8</b>	<b>2,9</b>	<b>14,3</b>	<b>2,24</b>
<b>Eurozona</b>	<b>7,2</b>	<b>9,7</b>	<b>2,9</b>	<b>15,3</b>	<b>2,21</b>
Bélgica	6,9	11,4	3,8	15,5	2,54
Bulgaria	9,4	3,3	2,8	8,9	3,03
Rep. Checa	7,6	3,7	3,7	16,6	1,93
Dinamarca	10,0	27,6	3,7	0,8	3,17
Alemania	7,2	9,6	3,1	17,6	1,71
Estonia	9,1	6,8	1,5	11,9	2,48
Irlanda	3,9	6,9	3,6	4,0	1,21
Grecia	8,2	5,9	1,8	15,0	3,77
<b>España</b>	<b>6,9</b>	<b>8,8</b>	<b>2,7</b>	<b>14,2</b>	<b>1,75</b>
Francia	7,4	9,4	2,9	16,8	2,18
Croacia	13,1	3,0	2,1	11,1	3,28
Italia	6,8	12,5	1,9	13,7	3,04
Chipre	9,1	3,4	6,5	11,3	2,48
Letonia	8,4	6,0	0,8	10,1	3,1
Lituania	8,4	7,6	2,1	10,6	1,93
Luxemburgo	6,1	10,1	4,5	11,9	1,39
Hungría	9,9	4,1	1,2	10,5	2,18
Malta	6,8	8,2	5,2	6,2	2,27
Países Bajos	7,6	8,6	3,9	13,6	3,16
Austria	7,6	10,0	2,8	15,8	2,1
Polonia	8,6	5,4	2,6	14,0	2,55
Portugal	8,9	7,0	2,4	12,7	2,38
Rumania	6,5	2,4	2,2	11,3	1,92
Eslovenia	8,2	5,4	2,5	16,8	2,95
Eslovaquia	7,6	3,9	3,6	15,9	2,38
Finlandia	9,4	12,8	2,7	12,1	2,75
Suecia	9,2	14,6	3,4	3,4	2,02

Solo por encima de Irlanda, Luxemburgo y Alemania

## 2 A la cola de Europa en fiscalidad ambiental como % del PIB con datos de 2021

Gráfico II.1

Recaudación medioambiental en relación con el PIB. 2019



Solo por encima de Irlanda, Luxemburgo, igual que Alemania... en % del PIB

Fuente: Comisión Europea (2021c).

## 3 También a la cola de Europa en fiscalidad a los hidrocarburos en valor absoluto

Países EU ordenados según impuesto medio (en €/1.000 l)				
#	País	IEH Gasolina	IEH Gasoil	gasolina gasoil (%)
1	Italia	728	617	18%
2	Holanda	813	522	56%
3	Francia	683	594	15%
4	Finlandia	724	513	41%
5	Bélgica	600	600	0%
6	Portugal	668	513	30%
7	Irlanda	619	515	20%
8	Alemania	655	470	39%
9	Grecia	700	410	71%
10	Suecia	643	452	42%
11	Dinamarca	638	435	47%
M	Media	552	434	27%
12	Malta	549	413	33%
13	Estonia	563	372	51%
14	Letonia	509	414	23%
15	Luxemburgo	516	404	28%
16	Croacia	510	405	26%
17	Eslovenia	445	464	-4%
18	Eslovaquia	514	368	40%
19	Austria	482	397	21%
20	España	473	379	25%
21	R. Checa	477	370	29%
22	Lituania	466	372	25%
23	Chipre	429	400	7%
24	Rumanía	375	344	9%
25	Polonia	374	330	13%
26	Bulgaria	363	330	10%
27	Hungría	345	317	9%

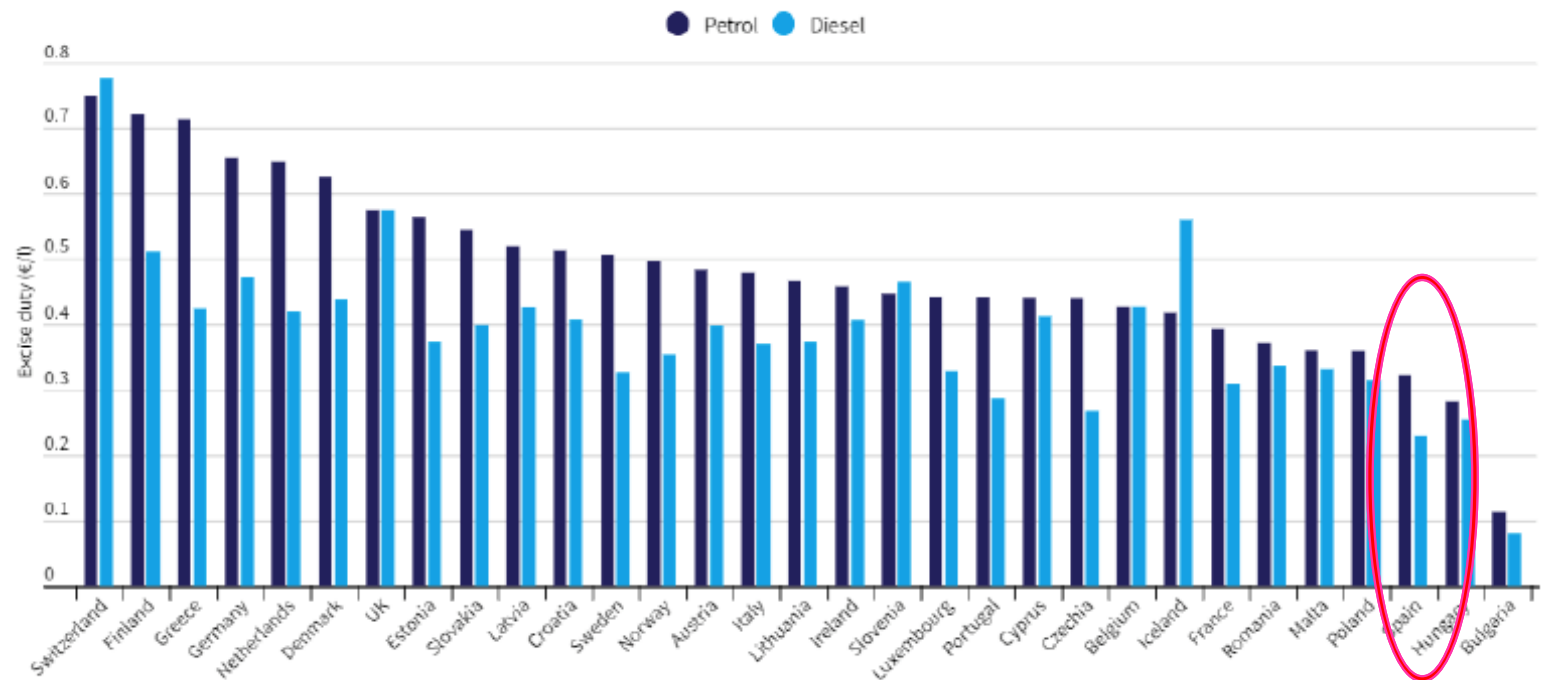


## 3 Debajo del mínimo legal UE con la devolución de 20 céntimos (gasolina y gasoil)

**Mínimos UE 35,9 c/l gasolina y 33 c/l gasóleo**

### Fuel taxation

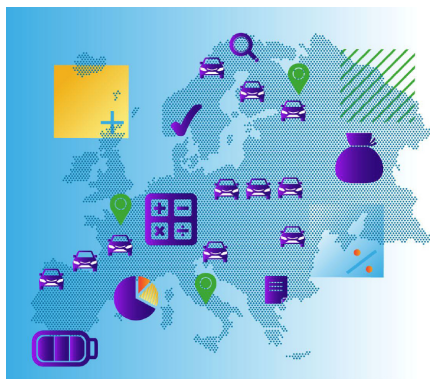
Spain recently cut fuel excise duties to 27 c/l for petrol and 18 c/l for diesel (from 47 c/l and 38 c/l) [13]. This system works as a rebate to the pump, because a simple cut to fuel duty, like those applied in other countries, would bring Spain below the European minimum.



**Figure 14: Petrol and diesel excise duties**

Source: T&E calculations compiled from the European Commission's Oil Bulletin and national sources.

Notes: Calculations exclude VAT.



**The good tax guide**

A comparison of car taxation in Europe

## 4 Resumen: España tiene una de las fiscalidades más bajas al transporte rodado

España es uno de los países de la UE con menores impuestos a los carburantes y a los vehículos.

De los 13 países más grandes de la UE, España es el 13º en ingresos fiscales por venta de vehículo a motor

29º de 29 en términos de ingresos fiscales como % del PIB, menos del 1% (FMI 2022)

### Car taxation in Spain

Spain is one of the European countries with lower fuel duties and vehicle taxation. In terms of the tax burden at the vehicle level, for example Spain ranks 30th out of 31 countries for the tax burden on a small petrol car (Figure 29) and 23rd for the tax burden on a compact petrol SUV (Figure 31). Similarly, the European Automobile Manufacturers' Association ranks Spain 13th out of the 13 largest EU markets by annual tax revenue per motor vehicle (an average of €1,148) [32]. This has ramifications for public finances. In the International Monetary Fund comparison of fiscal revenues from road transport, Spain ranks 29th out of 29 countries in terms of fiscal revenues raised as a percentage of GDP (just under 1%) [33]. These results indicate that there is a clear need to introduce car taxation in line with the polluter pays principle and increase the low levels of BEV uptake.



EL PAÍS

### Economía

MERCADOS · VIVIENDA · FORMACIÓN · MIS DERECHOS · NEGOCIOS · CINCO DÍAS · RETINA · ÚLTIM

URGENTE \*

La inflación se modera en octubre por la caída de la luz, aunque los alimentos no aflojan en su escalada. El INE confirma que el IPC creció un 7,3%

ENERGÍA >

### Ribera se inclina por restringir la ayuda de 20 céntimos a los carburantes “a quien más lo necesita”

Hacienda sigue sin confirmar qué hará y emplaza a finales de noviembre, cuando se tomará la decisión definitiva

## 5 Qué debe hacerse? El que contamina, que pague

Terminar con la devolución indiscriminada de 20 céntimos/litro. Analizar soluciones específicas para transportistas, agricultores y trabajadores (vs SUV)

Aprobar un calendario para igualar IEH de diésel al de la gasolina (3 años?). Aprobar un calendario para igualar IEH de GLP y GNC a la gasolina (6 años?) en proporción a sus emisiones

Incrementar el IEH a todos los carburantes (2-3 céntimos/litro cada año?)

Analizar la viabilidad de devolver toda la recaudación IEH por tarifa plana. Alternativa: bajar la fiscalidad a la electricidad sin emisiones a las familias (<5 kW?)

Reformar el Impuesto de Matriculación y Circulación, proporcionales a las emisiones reales

Apojar la aplicación del ETS al transporte de mercancías por carretera

Imponer una tasa a cada billete de avión, proporcional a las emisiones del vuelo. Especialmente, si existe alternativa de ferrocarril eléctrico de calidad. Analizar el caso de las Islas.

Apojar un impuesto al queroseno de aviación comparable al IEH (hay ETS, pero casi gratis)

# ¡Gracias!

Emilio de las Heras  
emiliodelasheras@gmail.com

