

LA FISCALIDAD ENERGÉTICA EN CANARIAS



MARZO DE 2020



ÍNDICE

	Antecedentes	<u>3</u>
	Objetivo y Alcance	<u>5</u>
	Metodología	<u>7</u>
	Introducción	<u>9</u>
	La fiscalidad energética en la UE, España y Canarias	<u>12</u>
	Evolución y situación actual	<u>23</u>
	Reflexiones a futuro	<u>27</u>
	Conclusiones	<u>31</u>



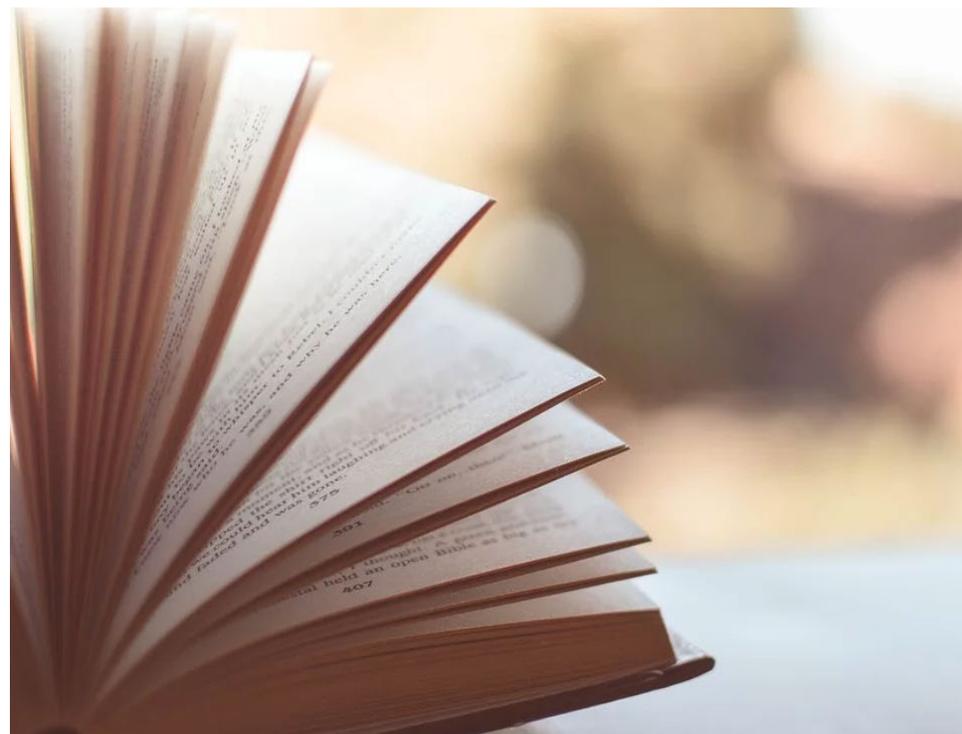
ANTECEDENTES

ANTECEDENTES

Papeles de Economía Canaria es una colección de estudios cuyo objetivo es ofrecer de manera sintética una idea sobre el estado actual de determinados temas de relevancia económica y social para las Islas Canarias.

En esta ocasión, gracias a la colaboración de Cepsa, se presenta la sexta edición de **Papeles de Economía Canaria**, denominada “La fiscalidad energética en Canarias”.

Esta es la sexta edición de Papeles de Economía Canaria, elaborada por Corporación 5 con la colaboración de Cepsa.



A hand is holding a camera lens in the foreground, with the lens's viewfinder showing a clear view of a blue lake and green mountains under a blue sky with white clouds. The background of the entire image is a blurred version of this same scene.

OBJETIVO Y ALCANCE

OBJETIVO Y ALCANCE

En esta sexta edición de Papeles de Economía Canaria vamos a aproximarnos a la situación de los impuestos energéticos en Canarias. Se analizará la situación actual y la evolución de la recaudación desde el año 2002. Finalmente, se concluirá con distintas reflexiones a futuro sobre la recaudación de los impuestos energéticos en Canarias.

En Papeles de Economía Canaria N°6: La fiscalidad energética en Canarias, se analizará la recaudación energética y se realizarán reflexiones sobre los escenarios futuros.



INTRODUCCIÓN

FISCALIDAD ENERGÉTICA

La **energía** es un recurso natural de indudable repercusión para la calidad de vida de la población y para la competitividad de las actividades económicas, pues contribuye a la mejora del bienestar y al desarrollo económico de las sociedades.

Existen diversas **fuentes de energía**, que generalmente se dividen en renovables y no renovables. Dentro de las fuentes de energía no renovables encontramos los combustibles fósiles como el carbón, el petróleo y el gas y la energía nuclear. Por otro lado, dentro de las fuentes de energía renovables se incluye la eólica, solar, hidroeléctrica, mareomotriz, de la biomasa y geotérmica.

La utilización de energías no renovables produce una serie de externalidades negativas como la generación de gases efecto invernadero o de residuos radioactivos que pueden ocasionar perjuicios contra la población y el medioambiente. Esta es una de las causas que hacen

necesario contar con una **fiscalidad de la energía**, para establecer medidas que desincentiven comportamientos perjudiciales para la sociedad y el medioambiente, garantizar un modelo energético sostenible en el largo plazo y promover comportamientos responsables y el consumo eficiente evitando, por ejemplo, el despilfarro energético.

La fiscalidad energética surge como solución para compensar y corregir los efectos negativos que la energía puede producir sobre la población y el medioambiente, así como para recaudar y financiar gastos y servicios públicos.

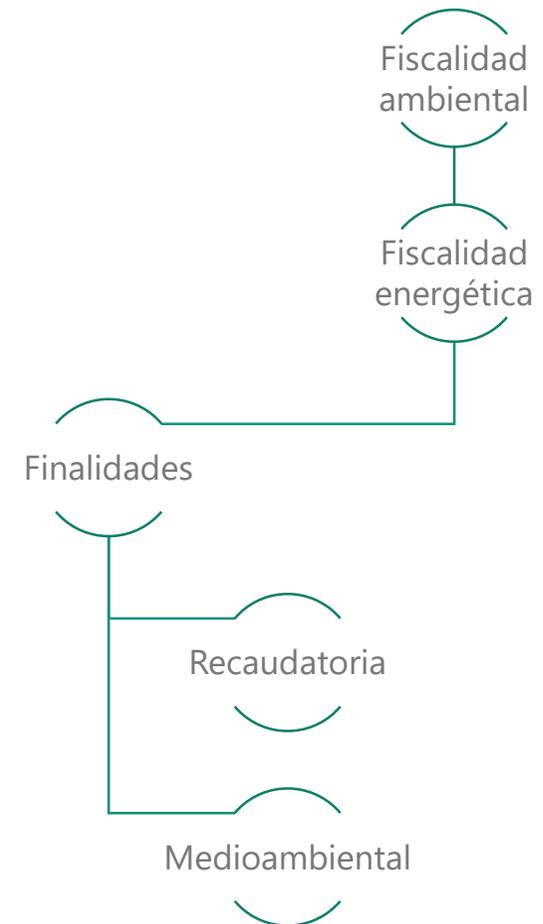
FISCALIDAD ENERGÉTICA

La **fiscalidad energética** forma parte de la fiscalidad ambiental, precisamente porque una de sus finalidades, además de la recaudatoria, consiste en reducir los efectos negativos que el consumo energético genera sobre el medioambiente.

Los impuestos energéticos constituyen una fuente de ingresos públicos elevados y estables, dada la reducida elasticidad de demanda de los productos energéticos. Los dos instrumentos propios de la fiscalidad energética son el tributo ambiental y la exención ambiental.

La fiscalidad de la energía constituye una rama dentro de la fiscalidad ambiental.

En las siguientes páginas se describe el marco estratégico comunitario y nacional en materia de energía, para finalmente tratar las especificidades de la fiscalidad energética en Canarias.





LA FISCALIDAD ENERGÉTICA EN LA UE, ESPAÑA Y CANARIAS

POLÍTICA ENERGÉTICA EN LA UNIÓN EUROPEA

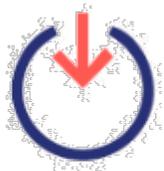
La estrategia de la **Unión de la Energía** (COM/2015/080), fue publicada en 2015 como una prioridad clave de la Comisión Juncker (2014-2019). Nació con el objetivo de garantizar una energía asequible, segura y sostenible para Europa y sus ciudadanos.

Además, la UE promueve la obtención de energía a partir de fuentes renovables y el uso eficiente de la energía, con el fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

Esta estrategia se basa en 5 pilares fundamentales:



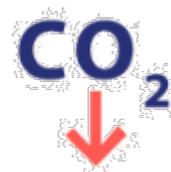
**SEGURIDAD
ENERGÉTICA**



**MERCADO INTERIOR
DE LA ENERGÍA**



**EFICIENCIA
ENERGÉTICA**



DESCARBONIZACIÓN



**INVESTIGACIÓN,
INNOVACIÓN Y
COMPETITIVIDAD**

Fuente: Consejo de la Unión Europea (2019).

POLÍTICA ENERGÉTICA EN LA UNIÓN EUROPEA

La estrategia energética de la UE viene conformada por las siguientes políticas:

Asegurar el suministro de energía. La UE pretende reducir su dependencia energética, a partir del uso eficiente y la diversificación de las fuentes y el suministro energético.

Eficiencia energética. Las normas de la UE sobre construcción, industria, productos de consumo y transporte favorecen el avance hacia sus objetivos de eficiencia energética y hacia una sociedad hipocarbónica.

Energía nuclear. La actuación de la UE garantiza que los reactores nucleares sean seguros, que los residuos radiactivos se traten adecuadamente y que los materiales nucleares se utilicen solo para objetivos legítimos.

Tecnología e innovación energéticas. La UE apoya la difusión de las tecnologías hipocarbónicas como la solar, la eólica, la captura y almacenamiento de carbono y las

tecnologías de almacenamiento de energía.

Mercado único de la energía. La UE pretende reducir los obstáculos técnicos y legales para que la energía pueda superar las fronteras nacionales y los proveedores puedan competir en todo el territorio de la UE.

Energía renovable. La UE coordina las labores para alcanzar los objetivos nacionales que se ajustan a la Directiva sobre energía renovable y promueve el uso de la energía alternativa en el transporte.

Petróleo, gas y carbón. La normativa de la UE pretende mantener unos mercados de combustibles fósiles justos y proteger el medio ambiente, incluso al aplicar nuevas tecnologías como la extracción de gas de esquisto.

Infraestructuras energéticas. La estrategia de redes transeuropeas (TEN-E) tiene por objeto ampliar y poner al día las infraestructuras europeas y crear redes transnacionales.

POLÍTICA ENERGÉTICA EN LA UNIÓN EUROPEA

La energía y el clima son temas clave a la hora de diseñar políticas públicas dentro de la Unión Europea. En este sentido, la Comisión Europea establece como la primera de sus 6 prioridades para el período 2019-2024 el denominado “**Pacto Verde Europeo**”, que será el primer acto legislativo climático europeo que consagrará en una norma el objetivo de neutralidad climática para 2050.

Se trata de un ambicioso paquete de medidas con el que se persigue que la transición ecológica se realice de manera sostenible para las empresas y ciudadanos europeos.

Recientemente, en diciembre de

2019, el Consejo de Asuntos Económicos y Financieros de la Unión Europea (ECOFIN) ha solicitado a la Comisión Europea la revisión de la directiva comunitaria sobre fiscalidad energética de 2003 con el fin de que se adecúe y vaya en coherencia con los ambiciosos objetivos de las políticas europeas en lo que respecta a clima y energía.

En febrero de 2020, la CE ha emitido un comunicado en el que anuncia que realizará una inversión de 101,2 millones de euros para los proyectos del Programa LIFE de Medio Ambiente y Acción por el Clima, cuyos proyectos a gran escala

apoyarán el Pacto Verde Europeo y la ambición de la UE de convertirse en el primer continente climáticamente neutro de aquí a 2050. Según lo previsto, esta inversión movilizará más de 6.500 millones de euros de fondos complementarios públicos y privados.

Con el Pacto Verde Europeo, la CE pretende lograr la neutralidad climática en 2050.

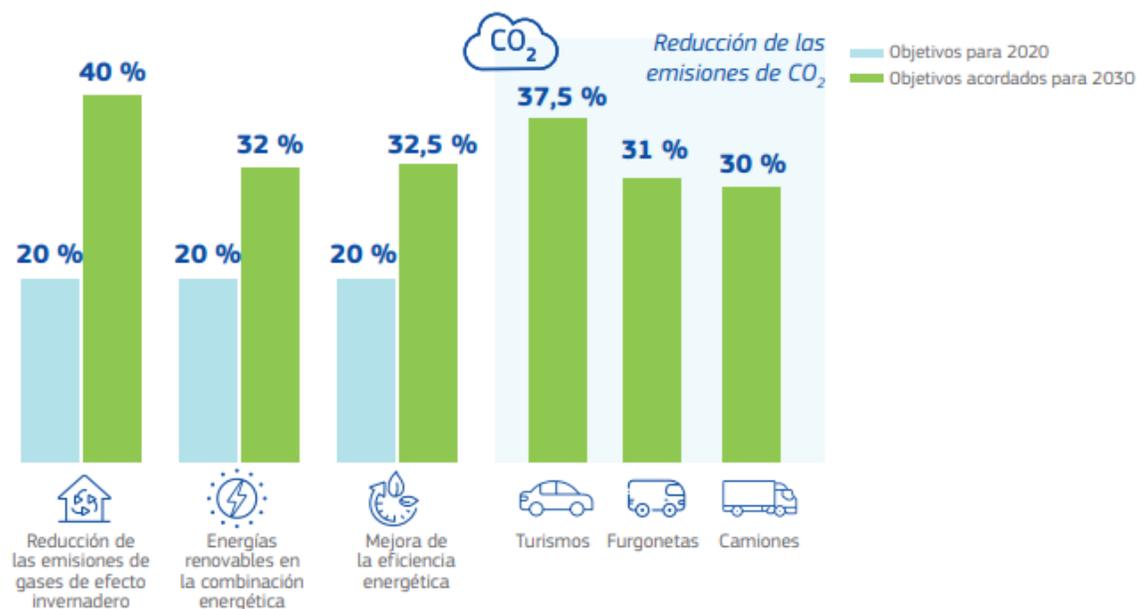
POLÍTICA ENERGÉTICA EN LA UNIÓN EUROPEA

Es importante recordar los compromisos asumidos por la UE en el **Acuerdo de París** (ver gráfico). Este acuerdo ha servido para dar impulso a la política energética y de cambio climático.

Otra de las mejoras implementadas en la UE en materia energética es el **etiquetado energético**, que ayuda a los consumidores a elegir productos más eficientes desde el punto de vista energético. Gracias a esta medida, los hogares europeos ahorran, en promedio, 150 euros cada año.

Así mismo, también se han promovido normas para la **reducción de la utilización de plásticos de un solo uso**.

Objetivos para cumplir los compromisos de la UE según el Acuerdo de París

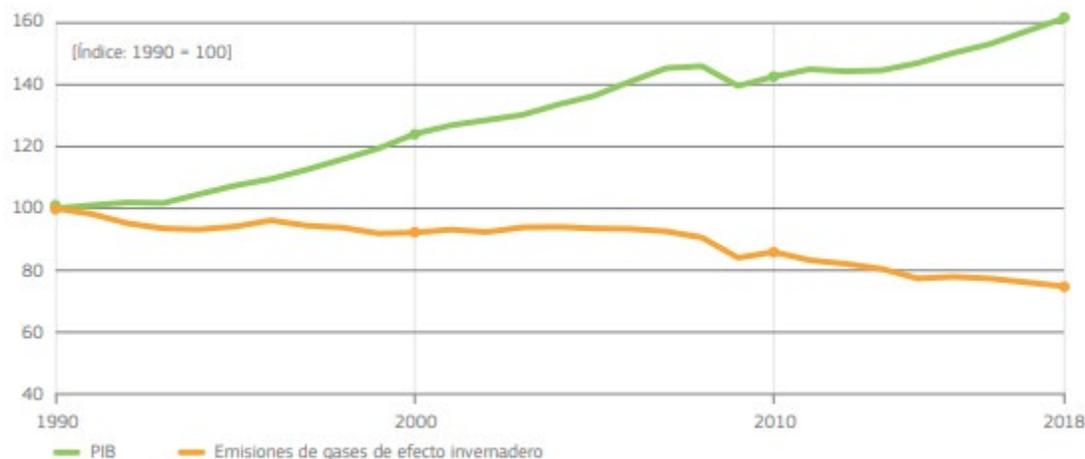


Fuente: Comisión Europea (2019).

POLÍTICA ENERGÉTICA EN LA UNIÓN EUROPEA

La Unión Europea ha jugado un papel importante en la lucha contra el cambio climático y en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. En el gráfico se observa cómo entre 2018 y 1990 el PIB europeo ha crecido un 61%, mientras que las emisiones de GEI (gases de efecto invernadero) se han reducido un 23%.

En la **Directiva 2003/96/CE del Consejo**, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad, se establecen las **normas europeas sobre los impuestos relativos a la**



Fuente: Comisión Europea (2019).

electricidad, los carburantes de automoción y la mayoría de los combustibles para calefacción. Esta directiva tiene como objetivo garantizar el buen funcionamiento del mercado único de la energía de la UE y evitar las distorsiones del comercio y de la competencia que

podieran derivarse de las grandes diferencias en los sistemas fiscales nacionales. Dichas normas contribuyen a alcanzar objetivos generales, como la transición hacia una economía competitiva de alta eficiencia energética y bajo nivel de emisiones de carbono.

FISCALIDAD ENERGÉTICA EN LA UNIÓN EUROPEA

La **fiscalidad energética** constituye un potente instrumento dentro de la política energética europea.

En la Directiva de 2003 se establece un **nivel mínimo de imposición a los productos energéticos y a la electricidad**. Así, los Estados miembros tienen libertad para diseñar figuras impositivas indirectas sobre estos productos, cuya acumulación ha de alcanzar al menos los mínimos establecidos en dicha directiva, **pudiendo en todo caso establecer niveles superiores**.

Esta directiva se basa en el convencimiento de que el funcionamiento adecuado del

mercado interior y la consecución de los objetivos de otras políticas comunitarias requieren que la Comunidad establezca unos niveles mínimos de imposición para la mayoría de los productos de la energía, incluidos la electricidad, el gas natural y el carbón. Los niveles mínimos de imposición deben reflejar la posición competitiva de los diferentes productos energéticos y de la electricidad y se aconseja basar, en la mayor medida posible, el cálculo de dichos niveles en el contenido energético de los productos, a excepción de los carburantes de automoción.

Los productos a los que se aplican la mencionada directiva se recogen en su Artículo 2 y en su Anexo I (Cuadros A, B y C) se establecen dichos niveles impositivos mínimos.

La Directiva Europea establece la obligación de los Estados miembros de establecer un nivel mínimo impositivo sobre los productos energéticos y la electricidad.

POLÍTICA ENERGÉTICA EN ESPAÑA

La **política energética española** se enmarca dentro de la estrategia europea y se estructura en las seis dimensiones de la Unión de la Energía:

- Seguridad energética
- Mercado interior de la energía
- Eficiencia energética
- Descarbonización
- Investigación, innovación y competitividad

El borrador del **Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030** establece como **objetivos** de la política energética española:

23% de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) respecto a 1990

42% de energías renovables sobre el consumo total de energía final

39,5% de mejora de la eficiencia energética

74% de energías renovables en la generación eléctrica

Dichos resultados se pretenden lograr a través de tres vías:

- Un **aumento de la eficiencia energética** del país, que reduce la demanda total de energía.
- Una importante **sustitución de combustibles fósiles** por otros autóctonos (energías renovables, principalmente).
- Una **electrificación** de la economía.

FISCALIDAD ENERGÉTICA EN ESPAÑA

La fiscalidad energética española sirve como instrumento para, por un lado, favorecer el consumo eficiente de productos energéticos y, por otro, apoyar las tecnologías que mejor contribuyan a los objetivos del mix energético. Los impuestos energéticos ejercen un papel determinante en las decisiones diarias de los hogares. Por ejemplo, en el caso de los carburantes, los impuestos (IVA e Impuesto Especial sobre Hidrocarburos) suponen entre el 54% y el 49% del precio total de venta al público, según datos referentes a 2019 de la AOP (Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos).

ESTRUCTURA DE PRECIOS DE LOS CARBURANTES AUTO, 2019



Fuente: AOP (2019).

Los impuestos sobre carburantes en España representan el 49-54% del precio de venta al público.

FISCALIDAD ENERGÉTICA EN ESPAÑA

Los distintos impuestos sobre la energía existentes a nivel nacional son:

Impuesto sobre hidrocarburos.

Regulado en el Capítulo VII de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte.

Regulado en el Título II de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Impuesto Especial sobre el Carbón.

Regulado en el Título III, Capítulo I de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Canon por la utilización de aguas continentales para la producción de energía eléctrica.

Regulado en el Real Decreto 198/2015, de 23 de marzo, por el que se desarrolla el artículo 112 bis del texto refundido de la Ley de Aguas y se regula el canon por utilización de las aguas continentales para la producción de energía eléctrica en las demarcaciones intercomunitarias.

Impuesto Especial sobre la Electricidad.

Regulado en el Título III, Capítulo II de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

FISCALIDAD ENERGÉTICA EN CANARIAS

La fiscalidad energética de Canarias cuenta con determinadas especificidades respecto a la fiscalidad nacional.

Las comunidades autónomas cuentan con la posibilidad de establecer tributos propios en el ámbito energético (sobre actividades que inciden en el medio ambiente, residuos radiactivos, canon eólico, aguas embalsadas, etc.). Pese a que teóricamente estos impuestos deberían guiarse por una finalidad medioambiental, en ocasiones, únicamente responden a fines recaudatorios (Ceprie, 2014 y Lagares, 2014). Actualmente, en distintas regiones se debate la posibilidad de introducir nuevos impuestos ambientales.

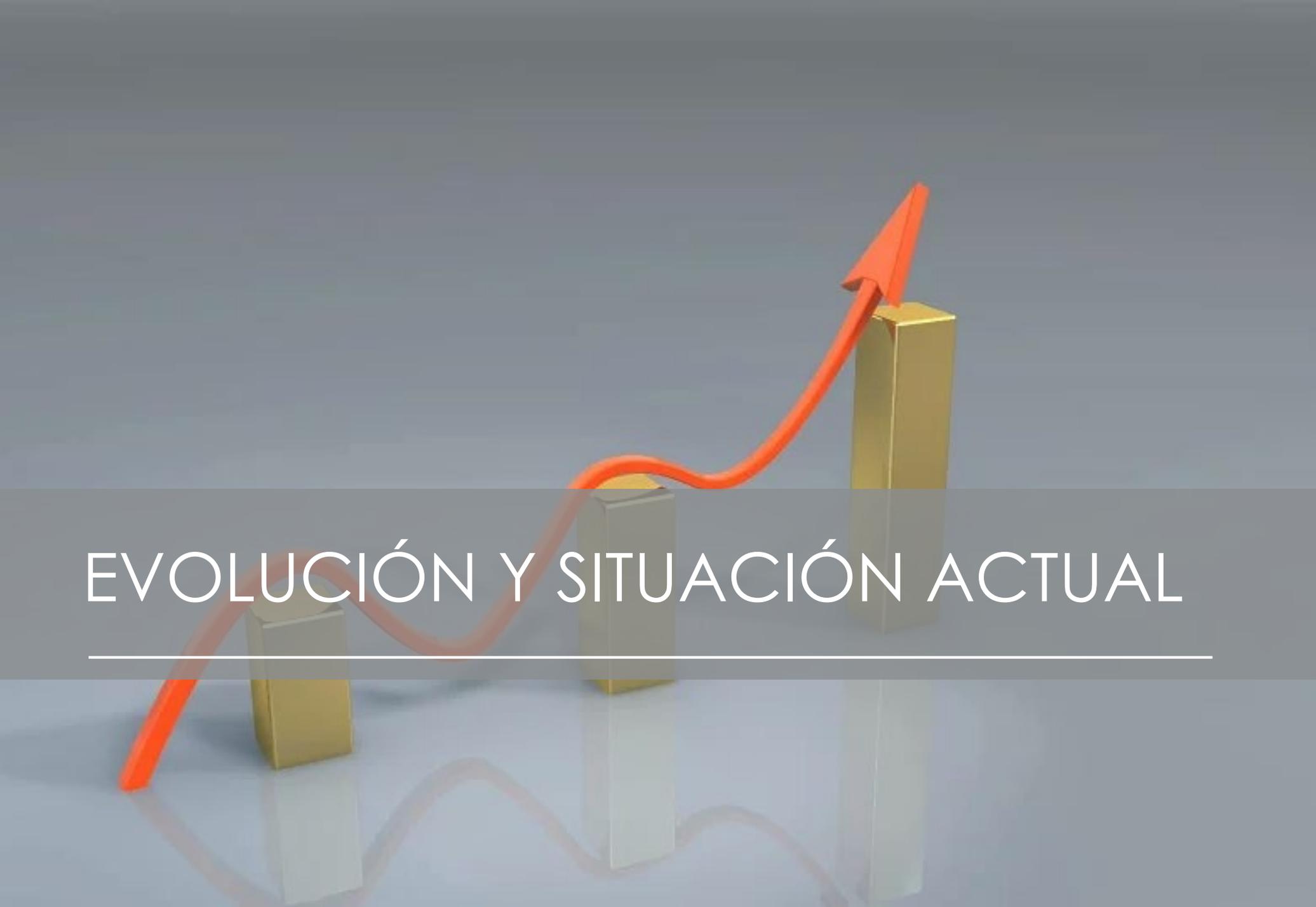
En el caso concreto que nos ocupa, es importante señalar que la fiscalidad energética de Canarias cuenta con determinadas especificidades respecto a la fiscalidad

nacional. Los impuestos energéticos que se recogen en los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Canarias son:



Adicionalmente, durante algunos años, la Comunidad Autónoma de Canarias (CAC) introdujo dos impuestos propios: el Impuesto sobre el impacto medioambiental de determinadas actividades y el Impuesto sobre el impacto medioambiental de grandes establecimientos comerciales.

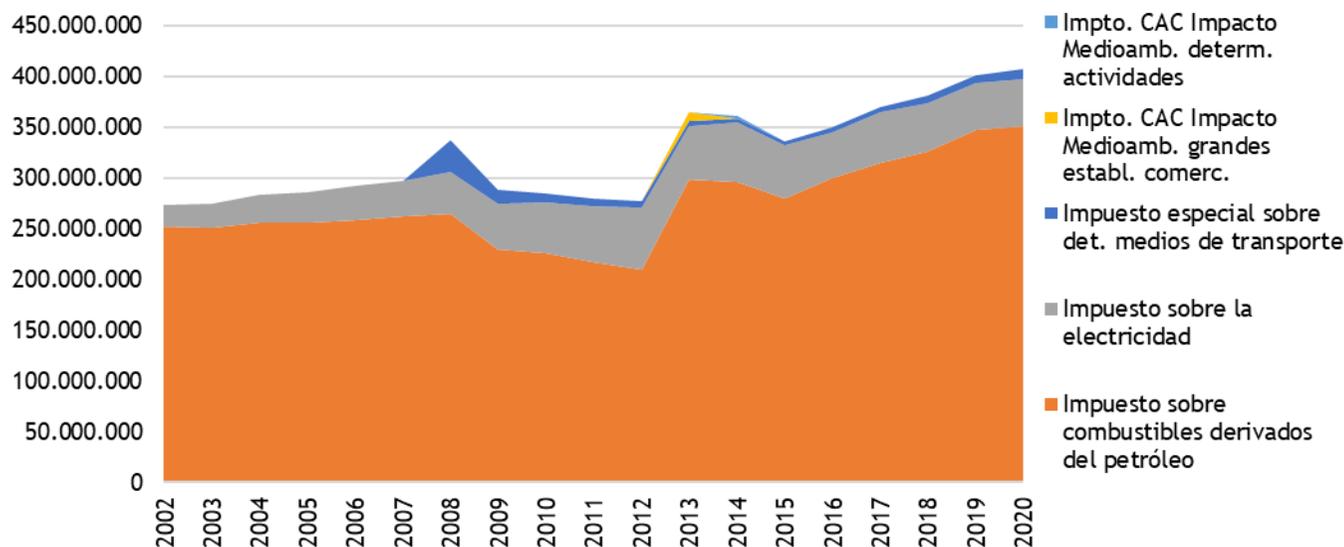
En el siguiente apartado se realizará una breve aproximación a la **evolución y situación actual de la recaudación de los distintos impuestos energéticos en Canarias.**

A 3D bar chart with three gold bars of increasing height from left to right. A thick orange arrow starts from the left, curves over the first bar, dips slightly, and then rises sharply to point at the top of the tallest bar. The scene is set against a light blue background with a reflective surface below the bars.

EVOLUCIÓN Y SITUACIÓN ACTUAL

RECAUDACIÓN ENERGÉTICA EN CANARIAS: EVOLUCIÓN

Evolución de la recaudación energética en Canarias
(2002-2020)



Fuente: Elaboración Corporación 5 a partir de Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Canarias 2002-2020.

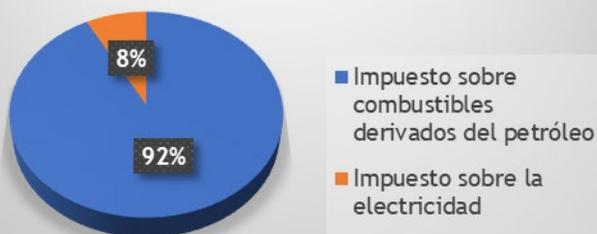
La recaudación energética en Canarias ha aumentado un 48,5% entre 2002 y 2020, pasando de 274 millones de euros a 406,8 millones, según recogen los PGCAC 2020.

La recaudación energética en Canarias ha aumentado un 48,5% entre 2002 y 2020.

Como se observa, el impuesto sobre combustibles es el que representa la mayor parte de la recaudación energética, con un promedio anual de 4,73% sobre el Presupuesto total de ingresos de la CAC.

RECAUDACIÓN ENERGÉTICA EN CANARIAS: EVOLUCIÓN

Peso relativo de los impuestos energéticos en Canarias (2002)



Peso relativo de los impuestos energéticos en Canarias (2020)



En cuanto a la composición de la recaudación energética, al comparar el primer y último período analizado, se observa que el impuesto sobre combustibles ha visto reducido su peso relativo en 6 puntos porcentuales, mientras que el impuesto sobre la electricidad ha aumentado en 4 p.p., y el impuesto especial sobre determinados medios de transporte ha ganado 2 p.p. Es importante aclarar que este análisis es en términos relativos, pues en términos absolutos ha aumentado la recaudación de los tres impuestos energéticos en el período considerado. De cualquier forma, el impuesto sobre combustibles sigue siendo el impuesto energético por el que más se recauda en Canarias.

La recaudación del impuesto sobre combustibles ha perdido importancia relativa dentro de los impuestos energéticos (-6 p.p.), mientras que el de la electricidad ha aumentado (+4 p.p.) entre 2002 y 2020.

RECAUDACIÓN ENERGÉTICA EN CANARIAS: SITUACIÓN ACTUAL

La fotografía actual de la recaudación energética en Canarias, según los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Canarias (CAC) para 2020, se representan de la siguiente manera:

Por orden de importancia, el impuesto sobre combustibles derivados del petróleo representa el 4,52% del Presupuesto de ingresos de la CAC con 350,5 millones de euros de recaudación prevista para 2020. Le sigue el impuesto sobre la electricidad, con 47,1 millones de euros, que representa el 0,61% del total. Finalmente, el impuesto especial sobre determinados medios de transporte con sus 9,2 millones de euros de recaudación representa el 0,12€ de los ingresos públicos de la CAC.

Por otro lado, el impuesto de matriculación, según

la Agencia Tributaria, arroja una cuota a ingresar de 17.857.812 euros en Canarias en 2019, representando el 2,89% de la totalidad de España

En otro ámbito competencial, según la ordenanza fiscal reguladora de la exacción sobre el consumo de combustibles de automoción con arreglo a lo dispuesto en la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, se le atribuye a los Cabildos Insulares la facultad de establecerla, en donde el sujeto pasivo se centra en la titularidad de las instalaciones de venta al público de gasolina y de gasóleo de automoción, siendo el hecho imposible la entrega onerosa de dicho bien. En este sentido, y según los datos disponibles derivados de los presupuestos de las Corporaciones Insulares que lo aplican, el monto total presupuestado en 2020 asciende a 22,91 millones de euros.

RECAUDACIÓN ENERGÉTICA EN CANARIAS: SITUACIÓN ACTUAL



Impuesto sobre combustibles derivados del petróleo:

4,52% del Presupuesto total

350,5 millones de euros



Impuesto sobre la electricidad:

0,61% del Presupuesto total

47,1 millones de euros



Impuesto especial sobre determinados medios de transporte:

0,12% del Presupuesto total

9,2 millones de euros

Fuente: Elaboración Corporación 5 a partir de Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Canarias 2020.

El impuesto sobre combustibles derivados del petróleo representa el 4,5% de los ingresos públicos de la Comunidad Autónoma de Canarias, con una recaudación de 350,5 millones de euros.



REFLEXIONES A FUTURO

EL VEHÍCULO ELÉCTRICO Y SUS IMPLICACIONES RECAUDATORIAS

En su Informe **Cepsa Energy Outlook 2030**, Cepsa estima que las ventas de vehículos eléctricos, que actualmente representan el 1% de las ventas globales, pasarán a representar el 15% en 2030.

Según sus estimaciones para España, en **2030** habrá en circulación un millón de vehículos eléctricos más, que supondrán el **4% de la flota total**. De estos vehículos, se estima que el 30% serán vehículos eléctricos de batería (BEV), mientras que el 70% restante serán vehículos híbridos eléctricos enchufables (PHEV, por sus siglas en inglés).

El aumento previsto de la cantidad total de vehículos eléctricos en circulación tendría importantes implicaciones a nivel recaudatorio para Canarias. Por un lado, aumentaría la recaudación del Impuesto sobre la electricidad.

Por otro, al reducirse la demanda de vehículos de gasolina y diésel, disminuiría la recaudación del Impuesto sobre combustibles. Además, el IGIC de estos vehículos es menor que el de vehículos de diésel o gasolina, por lo que también se reduciría la recaudación por esta vía.



Estimación* media anual de los efectos recaudatorios directos del vehículo eléctrico en Canarias

-  Recaudación del Impuesto sobre Combustibles y de la Exacción sobre Consumo de Combustible de Automoción por menor uso y mayor eficiencia en un 2,9% anual.
-  Recaudación del Impuesto General Indirecto Canario en un 0,1% anual.
-  Recaudación del Impuesto sobre Matriculación, e Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transportes en un 1,5% anual.
-  Recaudación del Impuesto sobre la Electricidad en un 0,4% anual.

*Realizada por Corporación 5 con datos de la Agencia Tributaria sobre matriculación de vehículos por base imponible, del Anuario de la Dirección General de Tráfico sobre vehículos por distintivo medioambiental y del Informe Cepsa Energy Outlook 2030

EL IMPUESTO AÉREO

La industria de la aviación produce el 2% de las emisiones de CO2 a nivel mundial. Por este motivo, algunos países europeos como Suecia, Alemania o Francia, entre otros, están valorando la posibilidad de introducir o incrementar sus impuestos al transporte aéreo.

Suecia es el país pionero en sancionar los viajes aéreos. Incluso han introducido un nuevo término (*flygskam*) para aludir a la vergüenza de volar, e incluso otro para el orgullo de viajar en tren (*tagskryt*). Desde abril de 2019 han introducido un impuesto ecológico de hasta 53 euros adicionales para los viajes aéreos que pasen por su país, con el fin de reducir las emisiones de CO2.

Algunos países europeos están introduciendo medidas desincentivadoras hacia el uso del transporte aéreo.

Alemania ya ha aprobado medidas para elevar el coste del transporte aéreo y reducir el del ferroviario. Estas medidas se concretan en un aumento de las tasas aéreas de hasta el 76% para los vuelos domésticos o europeos y del 43% para los vuelos de largo recorrido. Mientras, rebajan el IVA para los

billetes de medio y largo recorrido en transporte ferroviario del 19% al 7%. Con estas medidas se pretende desincentivar el uso del transporte aéreo fomentando los viajes en tren para trayectos cortos o medianos.

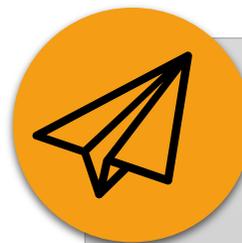
Francia ha anunciado que aplicará la ecotasa aérea a partir de 2020. Reinvertirán lo recaudado en proyectos de infraestructuras de transportes más ecológicos. La denominada ecotasa oscilará entre los 1,50 euros y los 18, y será aplicada a todos los vuelos aéreos internacionales con origen en Francia, a excepción de Córcega y los territorios galos de ultramar.

EL IMPUESTO AÉREO

¿Cómo podría afectar este impuesto a Canarias? Este tipo de medidas, especialmente si son implantadas en los principales mercados emisores de turistas, pueden tener **importantes consecuencias socioeconómicas sobre el turismo en Canarias.**

En primer lugar, supone una importante **pérdida de competitividad** para las empresas que dependen de la actividad turística.

Además, generaría una serie de efectos multiplicadores negativos sobre el **empleo** en el sector económico más relevante de las islas en términos de PIB y de empleo, así como en otras actividades que dependen indirectamente de la evolución del turismo, traducándose así en efectos para la **economía general** de Canarias.



Este tipo de medidas, especialmente si son implantadas en los principales mercados emisores de turistas, pueden tener importantes consecuencias para el turismo y la economía de Canarias.



CONCLUSIONES

PRINCIPALES CONCLUSIONES

1. La fiscalidad energética surge como solución para compensar y corregir los efectos negativos que la energía puede producir sobre la población y el medioambiente. Por este motivo, constituye una rama dentro de la fiscalidad ambiental.
2. La energía y el clima son temas clave a la hora de diseñar políticas públicas dentro de la Unión Europea. Con el Pacto Verde Europeo, la CE pretende lograr la neutralidad climática en 2050.
3. En la Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad, se establecen las normas europeas sobre los impuestos relativos a la electricidad, los carburantes de automoción y la mayoría de los combustibles para calefacción.
4. La Directiva Europea establece la obligación de los Estados miembros de establecer un nivel mínimo impositivo sobre los productos energéticos y la electricidad.
5. La política energética española se enmarca dentro de la estrategia europea y tiene los siguientes objetivos para 2030: 23% de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) respecto a 1990, 42% de energías renovables sobre el consumo total de energía final, 39,5% de mejora de la eficiencia energética y 74% de energías renovables en la generación eléctrica.
6. Los impuestos energéticos ejercen un papel determinante en las decisiones diarias de los hogares. Por ejemplo, los impuestos sobre carburantes en España representan el 49-54% del precio de venta al público.
7. La fiscalidad energética de Canarias cuenta con determinadas especificidades respecto a la fiscalidad nacional.
8. La recaudación energética en Canarias ha aumentado un 48,5% entre 2002 y 2020, pasando de 274 millones de euros a 406,8 millones, según recogen los PGCAC 2020.

PRINCIPALES CONCLUSIONES

9. La recaudación del impuesto sobre combustibles perdido importancia relativa dentro de los impuestos energéticos (-6 p.p.), mientras que el de la electricidad ha aumentado (4 p.p.) entre 2002 y 2020.
10. El impuesto sobre combustibles derivados del petróleo representa el 4,5% de los ingresos públicos de Canarias, con una recaudación de 350,5 millones de euros.
11. El impuesto sobre la electricidad representa el 0,61% de los ingresos públicos de Canarias, con una recaudación de 47,1 millones de euros.
12. El impuesto especial sobre determinados medios de transporte representa el 0,12% de los ingresos públicos de Canarias, con una recaudación de 9,2 millones de euros.
13. El aumento previsto de la cantidad total de vehículos eléctricos en circulación tendría implicaciones a nivel recaudatorio para Canarias: aumentaría la recaudación del Impuesto sobre la electricidad mientras que la recaudación del Impuesto sobre combustibles y, dado que el IGIC de estos vehículos es menor que el de vehículos de diésel o gasolina, se reduciría por esta vía. De hecho, de media anual y según las estimaciones hechas por Corporación 5, la recaudación del Impuesto sobre Combustibles y de la Exacción sobre Consumo de Combustible de Automoción por menor uso y mayor eficiencia disminuiría en un 2,9% anual, mientras que la del Impuesto General Indirecto Canario caería en un 0,1% anual. Por otro lado, la recaudación del Impuesto sobre Matriculación, e Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transportes se vería minorada en un 1,5% anual. Por el contrario, la recaudación del Impuesto sobre la Electricidad se incrementaría en un 0,4% anual.
14. Algunos países europeos están introduciendo medidas desincentivadoras hacia el uso del transporte aéreo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 20minutos (17 de octubre de 2019): *Volar menos va a ser tendencia: Alemania sube el precio de los viajes en avión y baja el de los trenes*. Recuperado de: <https://www.20minutos.es/noticia/3804237/0/alemania-suba-precio-avion-baja-tren-cambio-climatico-co2/>
- Basterra, M. L., Ventosa, I. P., Pelegry, E. Á., Forn, M. C., Sora, M. J., & Domínguez, A. O. (2014). *Revisión de los impuestos energéticos en España*.
- CEPSA (2017): *Cepsa Energy Outlook 2030*.
- Climática (16 de octubre de 2019): *Alemania empezará a aplicar el impuesto a los billetes de avión en seis meses*. Recuperado de: <https://www.climatica.lamarea.com/alemania-empezara-a-aplicar-el-impuesto-a-los-billetes-de-avion-en-seis-meses/>
- EFE Verde (16 de octubre de 2019): *El Gobierno alemán aprueba una ley que encarecerá los viajes en avión a favor del tren*. Recuperado de: <https://www.efeverde.com/noticias/viajes-avion-tren-gobierno-aleman/>
- El País (9 de julio de 2019): *Francia aplicará una 'ecotasa' de entre 1,5 euros y 18 euros a todos los billetes de avión*. Recuperado de: https://elpais.com/economia/2019/07/09/actualidad/1562670736_756386.html
- Enerdata (17 de septiembre de 2019): *La Comisión Europea considera obsoleta la Directiva sobre imposición de la energía de 2003*. Recuperado de: <https://es.enerdata.net/publicaciones/noticias-energia/tasacion-energetica-anticuada-europa.html>

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- EUROPEA, U. (2003). *DIRECTIVA 2003/96/CE DEL CONSEJO de 27 de octubre de 2003 por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad. Diario Oficial de la Unión Europea.*
- European Commission (11 de diciembre de 2019): *The EU's track record on climate action.* [Factsheet] FS/19/6720. Recuperado de: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/fs_19_6720
- European Commission (17 de febrero de 2020): *EU invests more than €100 million in new LIFE Programme projects to promote a green and climate-neutral Europe.* [Press release] IP/20/251. Recuperado de: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_20_251
- European Commission (2015): *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee, the Committee of the Regions and the European Investment Bank. A Framework Strategy for a Resilient Energy Union with a Forward-Looking Climate Change Policy.* COM/2015/080 final.
- Lagares, M., Álvarez, S., Carpio, M., Castellano, F., Corona, J. F., Fernández, F., Hernández de Cos, P. (2014). *Informe: Comisión de expertos para la reforma del sistema tributario español.* Madrid. Recuperado de: <http://www.minhap.gob.es/esES/Prensa/En%20Portada/2014/Documents/Resumen%20Informe.pdf>
- Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (2020): *Borrador actualizado del Plan Nacional Integrado de Energía Y Clima 2021-2030.*