



Tasas efectivas sobre el carbono

LA TASACIÓN DE CO₂ MEDIANTE IMPUESTOS Y LOS SISTEMAS DE NEGOCIACIÓN DE DERECHOS DE EMISIÓN

RESUMEN



RESUMEN EJECUTIVO

Para hacer frente al cambio climático se requieren intensos recortes en las emisiones de gases de efecto invernadero, en particular las emisiones de CO₂. La fijación de un precio a las emisiones de carbono constituye un medio eficaz y de bajo coste para inducir su reducción. Aunque no basta por sí solo para lograr el grado de reducción requerido a fin de limitar los riesgos del cambio climático, la fijación de un precio a las emisiones de carbono es una parte esencial de la solución. Sin embargo, los nuevos datos presentados en esta publicación muestran que el precio fijado al 90% de las emisiones de carbono no refleja siquiera una estimación conservadora de su coste climático.

La presente publicación analiza exhaustivamente, por primera vez, en qué medida los países fijan precios a las emisiones de carbono. Se cuantifican las tasas efectivas sobre el carbono y el precio de las emisiones de carbono resultante de los impuestos y sistemas de negociación de derechos de emisión, en 41 países de la OCDE y del G20, que representan en total un 80% del consumo energético mundial y de las emisiones de CO₂. Este análisis desglosa por cada país la distribución de las tasas efectivas sobre el carbono entre todos los consumos de energía y su composición en seis sectores económicos.

Con frecuencia, los precios de las emisiones de carbono son cero o muy bajos. En los 41 países analizados, no se fija un precio al 60% de las emisiones de carbono procedentes del consumo de energía. En los casos en que las emisiones de carbono tienen fijado un precio, normalmente es bajo. Los daños climáticos resultantes de la emisión de una tonelada de CO₂ pueden estimarse, de forma muy conservadora, en 30 EUR. Únicamente en un 10% de las emisiones, el precio fijado representa una tasa efectiva sobre el carbono igual o superior a 30 EUR por tonelada de CO₂. En otras palabras, un 90% de las emisiones no supera el test elemental de tener fijado un precio que se sitúe en el extremo inferior de la estimación del daño climático que provocan.

En todos los países, las tasas efectivas sobre el carbono son especialmente bajas en los sectores no relacionados con el transporte por carretera; un 70% de las emisiones no tienen fijado precio alguno y sólo un 4% están sujetas a una tasa efectiva sobre el carbono superior a 30 EUR. Estos sectores, entre ellos los sectores industrial, eléctrico, comercial y residencial, así como el transporte no realizado por carretera, la agricultura y la pesca, suponen un 85% de las emisiones de carbono por consumo de energía en este grupo de 41 países.

Los impuestos especiales sobre el consumo de energía constituyen el principal componente de las tasas efectivas sobre el carbono en los sectores distintos del transporte por carretera; en efecto, un 23% de las emisiones derivadas del consumo de energía están sujetas a esta clase de impuestos, con unos tipos impositivos especiales que son, de media, superiores a las tasas sobre el carbono o los precios de los permisos. Mediante los sistemas de negociación de derechos de emisión se incrementa significativamente el ámbito de cobertura, de modo que el porcentaje de emisiones sujetas a un precio aumenta hasta el 30%.

En el transporte por carretera, las tasas efectivas sobre el carbono son altas por comparación: un 46% de las emisiones tiene fijado un precio superior a 30 EUR por tonelada de CO₂ y sólo un 2% de las emisiones carece de precio fijado. Estas tasas se derivan, casi por completo, de los impuestos especiales sobre los combustibles para transporte por carretera, si bien dichos impuestos normalmente no se establecen por motivos climáticos. Los impuestos sobre los combustibles pueden reflejar los

costes de la contaminación atmosférica y, en cierta medida, los costes de la congestión del tráfico, lo que justifica unas tasas bastante superiores a 30 EUR por tonelada de CO₂.

En estos países, las tasas efectivas sobre el carbono que soportan los combustibles de transporte son mayores que las correspondientes a otros consumos de energía. En cuanto a los sectores distintos del transporte por carretera, algunos países fijan precios fundamentalmente para las emisiones industriales, aunque con frecuencia a unas tasas reducidas, mientras que otros países se centran más bien en los precios de las emisiones de los sectores comercial y residencial. En muchos países, las emisiones del sector eléctrico tienen fijado un precio, por lo general a unas tasas bajas y a menudo a través de impuestos sobre el consumo que no incentivan la transición a unos combustibles más ecológicos. El impacto de los sistemas de negociación de derechos de emisión en las tasas efectivas sobre el carbono es mayor en los sectores industrial y eléctrico. Están sujetas a impuestos el 17% de las emisiones de la industria y el 27% de las del sector eléctrico, y la información vía precios transmitida a través del comercio de derechos de emisión aumenta estos porcentajes a un 26% en el caso de la industria y a un 36% en el caso de la electricidad.

La publicación presenta un indicador sintético, llamado “brecha del precio del carbono”, que muestra en qué medida las tasas efectivas sobre el carbono se sitúan por debajo del precio fijado para la emisión de una tonelada de CO₂, que es de 30 EUR. Si se fijara a todas las emisiones un precio mínimo de 30 EUR, la brecha del precio del carbono sería cero, y si ninguna emisión tuviera atribuido un precio, la brecha sería del 100%. Actualmente, la brecha del precio del carbono es del 80,1% en este grupo de 41 países. Si los precios del carbono y el ámbito de cobertura aumentaran al menos hasta el nivel de la mediana que corresponde actualmente a cada sector económico, la brecha del precio del carbono descendería al 53,1%. Esto indica que pueden lograrse avances significativos a través de la fijación de precios del carbono, incrementando las tasas que actualmente son bajas e introduciendo instrumentos de fijación de precios cuando dichas tasas sean cero. Este sistema contribuiría a conseguir unos precios del carbono más uniformes, lo que supondría una mejora de la relación coste-eficacia.

Los sectores distintos del transporte, y en especial los sectores industrial, eléctrico, comercial y residencial, son objetivos prioritarios para una subida de las tasas. Dentro de ellos, el sector de energías no derivadas del petróleo normalmente soporta unas tasas menores que los productos petroleros. Asimismo, los esfuerzos podrían concentrarse en los países en los que las tasas efectivas sobre el carbono son bajas en todo tipo de consumos de energía, aunque en ciertos casos ello puede dar lugar a peticiones de transferencias entre países. Este método gradual incrementaría la uniformidad de los precios de las emisiones de carbono, con lo que se ampliaría el margen a la baja de la relación coste-eficacia. Siempre es deseable una relación coste-eficacia favorable y resulta indispensable cuando los objetivos de reducción empiezan a ser rigurosos.

Es posible avanzar en la fijación de precios a las emisiones de carbono mediante la aplicación de impuestos o la utilización de sistemas de negociación de derechos de emisión. Los mecanismos de fijación de precios a las emisiones de carbono coexisten con otras políticas de mitigación. Lo ideal es que la fijación de precios sea el instrumento principal para promover las reducciones, ya que si el protagonismo corresponde a la política regulatoria u otras políticas, es probable que la relación coste-eficacia se resienta. El sistema de negociación puede presentar la ventaja de ser más viable políticamente, en especial si se combina con la adjudicación gratuita de derechos de emisión. Sin embargo, lograr un progreso duradero mediante un sistema sólido de fijación de precios requerirá unas tasas más altas y estables que las que actualmente se registran en los sistemas de negociación, así como una mayor atención a la recaudación de ingresos y formas productivas de utilizar los ingresos procedentes de impuestos o subastas de permisos de emisión. Recurrir a los impuestos puede ser el método más simple desde el punto de vista administrativo, ya que los impuestos sobre las emisiones de carbono frecuentemente pueden ser incorporados a los sistemas existentes, y el método más efectivo desde el punto de vista económico, puesto que no siempre es sencillo crear mercados que operen correctamente.

Tasas efectivas sobre el carbono

LA TASACIÓN DE CO₂ MEDIANTE IMPUESTOS Y LOS SISTEMAS DE NEGOCIACIÓN DE DERECHOS DE EMISIÓN

Para hacer frente al cambio climático se requieren intensos recortes en las emisiones de gases de efecto invernadero, en particular las emisiones de CO₂. La fijación de un precio a las emisiones de carbono constituye un medio eficaz y de bajo coste para inducir su reducción. Aunque no basta por sí solo para lograr el grado de reducción requerido a fin de limitar los riesgos del cambio climático, la fijación de un precio a las emisiones de carbono es una parte esencial de la solución. Sin embargo, los nuevos datos presentados en esta publicación muestran que el precio fijado al 90% de las emisiones de carbono no refleja siquiera una estimación conservadora de su coste climático.

La presente publicación analiza exhaustivamente, por primera vez, en qué medida los países fijan precios a las emisiones de carbono. Se cuantifican las tasas efectivas sobre el carbono y el precio de las emisiones de carbono resultante de los impuestos y sistemas de negociación de derechos de emisión, en 41 países de la OCDE y del G20, que representan en total un 80% del consumo energético mundial y de las emisiones de CO₂. Este análisis desglosa por cada país la distribución de las tasas efectivas sobre el carbono entre todos los consumos de energía y su composición en seis sectores económicos.

Consulte esta publicación en línea en <http://dx.doi.org/10.1787/9789264260115-en>.

Visite nuestro sitio web: www.oecd.org/tax/tax-and-environment.htm

Síguenos en Twitter: [@OECDtax](https://twitter.com/OECDtax)