

Impost sobre els Grans Establiments Comercials

Avaluació del disseny i de la implementació

Nom de l'informe

**Impost sobre els Grans
Establiments Comercials.
Avaluació del disseny i de la
implementació**

Àmbit

Medi Ambient i Territori

Tipus d'avaluació

Disseny i implementació

Objectiu

**Analitzar el disseny i el
desplegament de l'IGEC des de
la seva reforma l'any 2017**

Avaluació encarregada per
**Secretaria d'Hisenda del
Departament d'Economia i
Finances de la Generalitat de
Catalunya**

Avaluació finançada per
**Departament d'Economia i
Finances de la Generalitat de
Catalunya**

Avaluació realitzada per
Universitat de Girona i Ivàlua

Analistes

**Elena del Rey i Jordi Rosell
(UdG) i Anna Segura Lladó i
Cristina Ferrer Romero (Ivàlua)**

Data de realització

Maig de 2026

L'any 2000, la Generalitat de Catalunya va crear l'Impost sobre els Grans Establiments Comercials (IGEC) per gravar les externalitats derivades de la ubicació d'aquests establiments en grans superfícies. El 2017, l'impost es va reformar per reforçar-ne el caràcter extrafiscal, posant el focus en la contaminació atmosfèrica causada pels desplaçaments en vehicle privat a aquests establiments.

La doble via de liquidació limita l'eficàcia de l'impost

Actualment, l'IGEC es pot liquidar per dues vies: per comptatge real de vehicles (utilitzat només pel 20 % dels establiments) o per estimació objectiva basada en la superfície i altres característiques (utilitzada pel 80 % restant).

L'estimació objectiva redueix la capacitat incentivadora de l'IGEC, ja que no depèn del nombre real de vehicles. A més per alguns establiments infraestima la xifra real de vehicles, deixant part del cost ambiental sense gravar.

El tipus impositiu és massa baix per canviar comportaments

El tipus impositiu actual (0,18 € per vehicle) no cobreix el cost ambiental real dels desplaçaments, que s'estima entre 0,239 € i 0,285 €. Això vol dir que només s'internalitza entre un 62 % i un 75 % del dany per contaminació atmosfèrica.

A més, aquest import és massa reduït per incentivar canvis en el comportament dels establiments o dels consumidors pel que fa a l'ús del vehicle privat.

Davant aquesta evidència, cal pensar en o bé reformular l'impost o bé substituir-lo per instruments fiscals més directament vinculats a les emissions del transport.

**L'any 2023 van tributar 216
establiments i es van recaptar
12.091.553 €**

Problemàtica i intervenció

L'afluència massiva de vehicles als grans establiments comercials genera externalitats negatives en el medi ambient. L'Impost sobre els Grans Establiments Comercials (IGEC) és un impost de caràcter extrafiscal que busca gravar aquest impacte i, des de 2017, fa recaure l'impost sobre el nombre de vehicles que accedeixen a l'establiment.

Problemàtica

Els grans establiments comercials, pel fet de situar-se en grans superfícies, generen una afluència massiva de vehicles particulars. Aquests desplaçaments generen externalitats negatives en termes de pol·lució ambiental.

L'IGEC intenta vincular directament la tributació al dany ambiental generat per l'afluència de vehicles

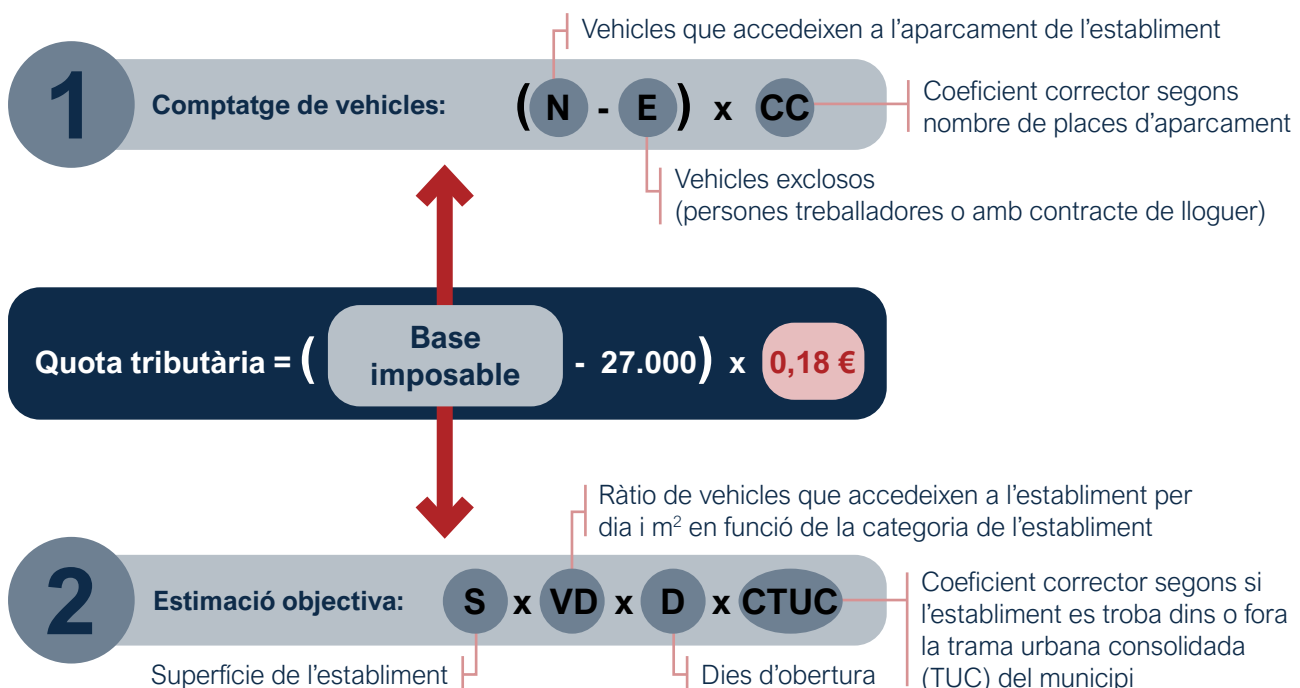
Intervenció

La base imposable de l'impost equival al nombre (real o estimat) de vehicles que accedeixen a l'establiment comercial. Pot calcular-se mitjançant dues vies:

- **Per comptatge de vehicles**, reportat pel propi establiment;
- **Per estimació objectiva**, basada en la superfície i altres característiques, aplicable quan l'establiment no té aparcament o sistemes de comptatge de vehicles.

La base liquidable s'obté de restar-li a la base imposable el mínim exempt de 27.000 vehicles per any natural, i la **quota tributària** de multiplicar aquesta pel tipus de gravamen de 0,18 euros per vehicle.

Càlcul de la quota tributària



Avaluació

Aquesta avaluació analitza el disseny i la implementació de l'IGEC vigent des del 2017, amb l'objectiu de determinar si l'impost aconsegueix internalitzar l'impacte ambiental de l'afluència de vehicles privats als grans establiments comercials i si genera canvis en el comportament dels establiments per reduir aquest impacte.

Preguntes d'avaluació

- L'IGEC aconsegueix que els grans establiments comercials assumeixin el cost ambiental derivat de la contaminació atmosfèrica generada pel trànsit de vehicles particulars que els visiten?
- En la seva formulació actual, l'IGEC incentiva la reducció de desplaçaments en vehicle privat als grans establiments comercials?

Fonts d'informació

- Liquidacions dels obligats tributaris de l'IGEC pels anys en què ha estat vigent la nova versió de l'impost (2017-2023)
- Característiques dels grans establiments comercials i estimació del nombre de vehicles que hi accedeixen (2016)
- Creuament de les liquidacions de 2018 amb la base de dades de grans establiments comercials de 2016
- Enquesta de Mobilitat Quotidiana (2006)

Metodologia

L'estudi combina l'anàlisi normativa i documental amb l'explotació estadística de les dades de liquidació de l'IGEC (2017-2023). També s'analitza críticament la teoria del canvi de l'impost i s'estimen els costos ambientals dels desplaçaments mitjançant una revisió d'estudis i dades de mobilitat.



Resultats

Tot i que la principal novetat de la reforma de l'IGEC del 2017 va ser introduir la possibilitat de calcular la base imposable a partir del nombre real de vehicles que visiten l'establiment (sempre que aquest disposés d'un aparcament amb sistema de comptatge de vehicles), la majoria dels establiments han continuat liquidant per la via de l'estimació objectiva.

Menys d'un de cada 5 vehicles tributen per la via de comptatge de vehicles

El percentatge d'autoliquidacions basades en el comptatge de vehicles reals ha passat del 14 % el 2017 al 19 % el 2023. Tot i que aquest lleuger increment en el temps, el seu ús continua sent minoritari.

La base imposable reflecteix fidelment el nombre real de vehicles que accedeixen a l'establiment?

Per als establiments que tributen per nombre de vehicles la correspondència és gairebé directa. Però pels que van per estimació objectiva, aquesta depèn de la precisió de la fórmula a l'hora d'estimar l'afluència de vehicles. Pels establiments fora de la trama urbana consolidada (TUC), la fórmula subestima el nombre real de vehicles que accedeixen. A més, al ser una fórmula estàtica no captura canvis en els patrons de consum ni de mobilitat dels clients.

Per què la majoria d'establiments van per la via de l'estimació objectiva?

Les dades suggereixen que és possible que alguns dels establiments estiguin incorporant o retirant els instruments de comptatge de vehicles en funció de la via de liquidació que els resulta més favorable econòmicament.

Per exemple, els resultats indiquen que, fora de la TUC, on l'estimació objectiva pot suposar un estalvi important, el 94 % dels establiments que tenen pàrquing liquiden per la via objectiva, davant el 59,6 % dels establiments amb pàrquing situats dins de la TUC.

El tipus de gravamen és equivalent al dany ambiental d'una visita en vehicle privat al GEC?

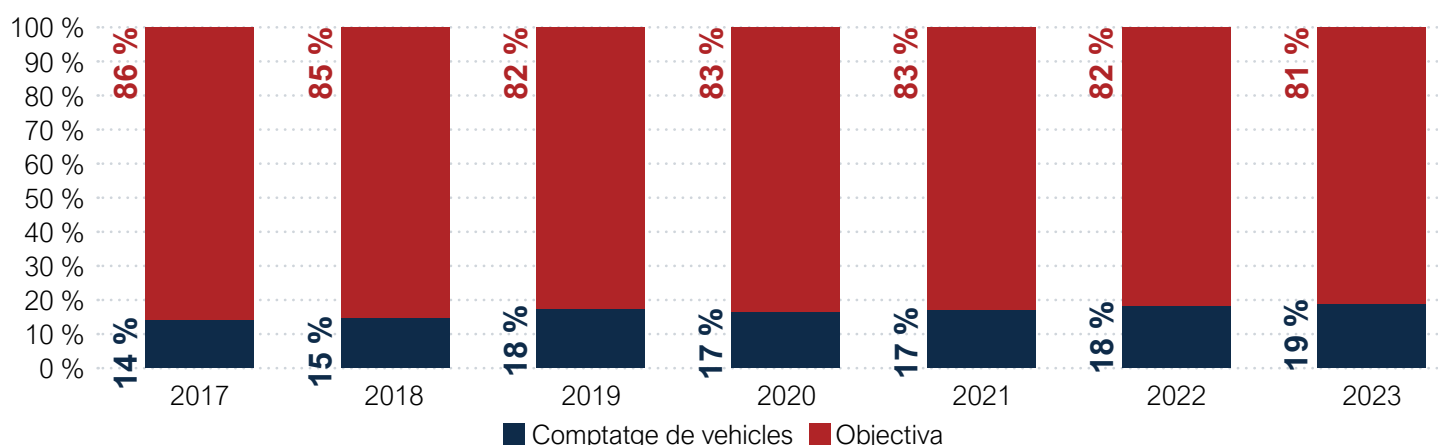
El tipus impositiu actual, de 18 cèntims per vehicle, és insuficient per cobrir el cost ambiental dels desplaçaments, que s'estima entre 23,9 i 28,5 cèntims. Això implica que només s'internalitza entre un 62,4% i un 75,4% del dany ambiental per contaminació atmosfèrica.

L'IGEC incentiva la reducció del nombre de desplaçaments en vehicle privat als GECs?

Pels establiments que tributen per la via de l'estimació objectiva, no existeix aquest incentiu, ja que la seva quota no depèn directament del nombre real de vehicles que els visiten.

Pels que tributen per comptatge de vehicles, sembla poc probable que el tipus impositiu de 18 cèntims d'euro canviï el comportament ni dels establiments ni dels visitants.

Percentatge de liquidacions que es fan per cada via (2017-2023)



Aprenentatges

La reforma de l'IGEC de 2017 va reforçar el seu objectiu de gravar el dany ambiental derivat dels desplaçaments als grans establiments comercials. No obstant això, en la seva aplicació pràctica, no s'han assolit plenament els avantatges previstos degut a que la majoria d'establiments liquiden per la via de l'estimació objectiva. Això limita tant la capacitat de l'impost per reflectir el cost ambiental real com el seu potencial per incentivar la reducció dels desplaçaments en vehicle privat. Davant d'això, una primera opció per guanyar eficiència seria substituir l'IGEC per instruments fiscals més directament vinculats a les emissions contaminants del transport que afecten la qualitat de l'aire. Si s'opta per mantenir-lo, caldria reformar-lo.

La doble via de liquidació deixa marge als establiments a no comptar vehicles

La possibilitat de liquidar l'impost per la via de l'estimació objectiva pot resultar més favorable econòmicament per alguns establiments, fet que pot ajudar a explicar per què la majoria es decanta per aquesta via.

Baixa cobertura del cost ambiental

L'ús d'una fórmula estàtica per calcular l'afluència de vehicles, combinat amb un tipus impositiu inferior al cost ambiental real dels desplaçaments, fa que l'IGEC només internalitzi parcialment l'impacte de la mobilitat associada als grans establiments comercials.

Absència d'incentius econòmics a reduir el nombre de desplaçaments

Per tal que l'IGEC promogui canvis de comportament entre els establiments comercials que portin a la reducció del dany ambiental, cal que els incentius siguin directes i econòmicament significatius.

Recomanacions



Fomentar la liquidació per comptatge de vehicles

Considerar fer obligatòria la instal·lació d'instruments de comptatge de vehicles per als establiments amb aparcament, o ajustar a l'alça la fórmula d'estimació objectiva per fer que resulti menys avantatjosa econòmicament.



Augmentar el tipus impositiu

Per tal que equivalgui al dany ambiental, cal pujar-lo fins a un valor d'entre 23,9 i 28,5 cèntims d'euro. A més, cal indexar-lo a la inflació per mantenir-ne el valor real.



Introduir bonificacions per incentivar mesures que redueixin el trànsit privat cap als establiments

Per exemple, oferir alternatives de transport col·lectiu gestionades pel propi establiment, establir incentius per fomentar l'alta ocupació dels vehicles o millorar les infraestructures per a vianants i ciclistes, així com la connexió amb el transport públic.

Podeu consultar l'informe complet a ivalua.cat