

---

úmero 15.439 | EDICIÓN NACIONAL | **Precio: 1,70 euros**

---



**ECONOMÍA** Los expertos proponen otra  
fiscalidad contra el calentamiento **P46**

---



Un grupo de expertos lanza un plan de choque para España que busca que la fiscalidad ecológica ayude a luchar contra el cambio climático

## Tres impuestos verdes para combatir la crisis medioambiental

M. PLANELLES / L. D. FEMMINE  
 Madrid

Es una de las grandes reformas pendientes. Economistas, ecologistas, partidos y organismos internacionales —como el Fondo Monetario Internacional (FMI), la OCDE o la Comisión Europea— coinciden en que es una herramienta imprescindible ante la crisis medioambiental. “Pero llevamos 20 años diciendo que se necesita una reforma fiscal verde”, apunta Xavier Labandeira, director de Economics for Energy y especialista en fiscalidad ambiental. Y nunca llega. En este tiempo los tributos que se han puesto en marcha bajo la etiqueta medioambiental han sido impuestos “imperfectos que no definen ni se vinculan de manera directa a las externalidades ambientales negativas, que no tienen el alcance espacial adecuado, o que no lanzan las señales correctoras necesarias”, señala el informe *Impuestos energético-ambientales en España* que Labandeira ha coordinado para la Fundación Alternativas.

En 2017, España logró recaudar 21.382 millones de euros en concepto de impuestos medioambientales, según el INE. En porcentaje sobre el PIB esta cifra supone un 1,83%, lo que sitúa a España por debajo de la media de la Unión Europea (2,4%). Dentro de la UE hay disparidad pero, según Luis del Amo, secretario técnico del Registro de Economistas Asesores Fiscales del Consejo General de Economistas, “lo que sorprende más aún es que este porcentaje disminuye en todo el mundo entre 2000 y 2017; es algo que preocupa”. La presión fiscal de estos impuestos se redujo dos décimas en promedio en la OCDE entre 2000 y 2016 (del 1,8% al 1,6%), y pasó del 2,5% al 2,4% en la UE entre 2002 y 2017. Labandeira apunta a un desgaste de la capacidad de recaudar de estos tributos. Pero rechaza que el debate deba centrarse solo en ese aspecto. Porque esos impuestos deben ser “un instrumento complementario para la transición” hacia economías bajas en emisiones.

El estudio para la Fundación Alternativas se centra en tres propuestas para España en el ámbito energético, el sector que acumula el 80% de las emisiones de gases de efecto invernadero.

**Transporte por carretera.** Como medida inmediata, el informe propone equiparar los tipos impositivos de gasolina y diésel, algo que recomiendan desde hace años los organismos internacionales. “No tiene ningún sentido que se mantenga esa discriminación hoy en día”, sostiene Labandeira. El informe apunta a que esta medida —que el Gobierno de Pedro Sánchez contempló introducir— generaría más de 2.600 millones

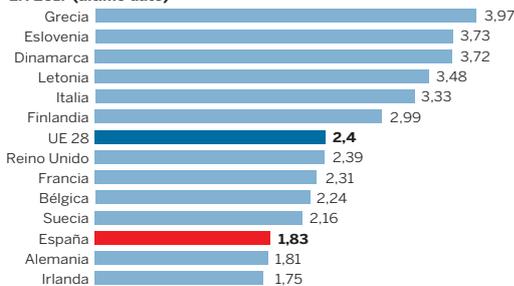


Vista de la central térmica de carbón de As Pontes (Pontevedra). / OSCAR CORRAL

### Recaudación de los impuestos verdes

En % del PIB

EN 2017 (último dato)



EVOLUCIÓN



Fuente: Eurostat.

EL PAÍS

adicionales de recaudación y una reducción del 1,6% en el consumo agregado de gasolina y diésel y de las emisiones de CO<sub>2</sub> asociadas. “La equiparación se hizo para favorecer un carburante dedicado al transporte, y lo lógico es que ahora cambie”, coincide Eduardo Espejo, socio de Fide asesores. El informe va un paso más allá y propone un incremento gradual de los tipos impositivos sobre los carburantes hasta igualarlos con la media de países europeos como Alemania, Francia, Italia y Reino

El informe plantea como medida inmediata equiparar diésel y gasolina

Los especialistas proponen un tributo sobre los billetes de avión

### El FMI propone una tasa al carbono de 75 dólares

El Fondo Monetario Internacional (FMI) ha entrado en el debate de la fiscalidad verde. Y ha lanzado una propuesta para que los países que más gases de efecto invernadero emiten establezcan un impuesto sobre las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), el principal gas de efecto invernadero. Según esta organización, esa tasa tendrá que ser de 75 dólares (68 euros) por tonelada en 2030. Ese es el nivel al que debe llegar para que las emisiones de CO<sub>2</sub> se reduzcan con una intensidad suficiente para cumplir con el Acuerdo de París, cuyo objetivo es que el aumento medio de la temperatura en el planeta se quede por debajo de los dos grados respecto a los niveles preindustriales.

El FMI sostiene que la tasa de 75 dólares impactará principalmente en el uso del carbón para generar electricidad. Si no cambia el modelo de generación, la factura eléctrica de los hogares crecería un 45% para 2030. Y el precio de la gasolina aumentaría un 14% con esa tasa. Este tipo de impuestos lo que buscan es desplazar a las tecnologías que más emisiones generan en favor de otras; por ejemplo, desplazar al carbón en favor de las renovables.

Unido. Según Labandeira, esto supondría unos ingresos extra de 10.000 millones y una reducción de un 6% del consumo de carburantes y emisiones de CO<sub>2</sub>. “Pero subir impuestos de este tipo no es sencillo”, admite José María Durán, docente especializado en tributos de la Universidad de Barcelona, que añade: “Es un tema sensible, como se ha visto con los chalecos amarillos en Francia”.

**Transporte aéreo.** “Las externalidades de transporte aéreo no están incluidas en el precio de los billetes de avión”, apunta el informe de Labandeira. Solo los vuelos domésticos dentro de la UE están sujetos al mercado de derechos de emisiones, que obliga a pagar por el CO<sub>2</sub> emitido. “Además, el transporte aéreo goza de un régimen fiscal único caracterizado por un bajo nivel de imposición”, añade. Labandeira y su equipo proponen un impuesto sobre los billetes similar al que tienen en marcha países como Alemania. Si se aplicara un tributo similar al alemán en España —que oscila entre los 7,5 y los 42 euros en función de la distancia recorrida— se reduciría un 5% el número de pasajeros y las emisiones de CO<sub>2</sub> asociadas; y se generaría una recaudación de más de 1.300 millones.

Pero la medida tendría impactos en una economía como la española, con gran peso del turismo. Durán advierte de que la imposición de gravámenes sería efectiva solo si la tasa se adopta de manera colegial a escala internacional. En ese sentido, el informe de Labandeira recuerda que el debate sobre ese impuesto está ahora en el seno de la UE. Durán señala también que con esta tasa los más perjudicados serían los consumidores con menor poder adquisitivo. Para intentar salvar este problema, el informe de Fundación Alternativas plantea la necesidad de medidas compensatorias, como “que el nivel del impuesto se incremente por cada vuelo adicional que cada persona realice dentro de cada año o la devolución personalizada por debajo de cierto nivel de renta y con un límite anual de vuelos”.

**Suelo fiscal de carbono.** España, como el resto de la UE, está dentro del sistema de comercio de emisiones de CO<sub>2</sub>. Este mercado obliga a unas 11.000 grandes instalaciones a pagar por cada tonelada de dióxido de carbono que expulsan. El precio está ahora en 25 euros, algo que está contribuyendo al cierre de centrales de carbón. Pero, durante muchos años, ha estado por debajo de los 10 euros, con lo que no resultaba efectivo. Para evitar estas fluctuaciones, el informe propone fijar un suelo fiscal de carbono de 30 euros, que impediría que el precio bajara de ese nivel. Para 2030, subiría a los 40 euros. Este suelo lo implantó Reino Unido y ha logrado desengancharse del carbón; y países como Holanda o Francia han propuesto que se adopte en toda la UE. Durán defiende la medida. “Sería relevante tanto en sentido medioambiental como económico”, valora, “pero hay que tener en cuenta que no todos los sectores están en ese sistema, que entonces es válido solo si se combina con otras medidas, como los impuestos”.