

El rechazo social pone en la picota la revolución fiscal verde del Gobierno

- Hacienda congela 'sine die' medidas como la subida al diésel y el impuesto al transporte aéreo, y retrasa otras
- Las protestas de los afectados y la presión de los 'lobbies' entorpecen el avance de la fiscalidad ambiental

BRUNO PÉREZ
MADRID

El Gobierno tiene en su carpeta de asuntos pendientes medidas de fiscalidad ambiental con potencial recaudatorio suficiente como para cerrar la brecha de unos 7.000 millones de euros que separa los ingresos que obtienen las administraciones públicas españolas de este tipo de medidas de la media europea. Algunas de ellas, de hecho, ya han llegado al Congreso. Y lo que ha demostrado la experiencia parlamentaria es que esa revolución fiscal verde que ansía el Gobierno va a ser más complicada de lo que esperaba.

Fuentes del Ministerio de Hacienda admiten en privado que aunque los impuestos verdes continúan siendo uno de los pilares fundamentales del discurso fiscal del Gobierno, las expectativas en el ministerio respecto a los ingresos reales que pueden aportar en el corto plazo se han reducido de forma más que significativa y ya no se ven como una solución al déficit de ingresos del sector público español.

Estas mismas fuentes explican que este cambio de expectativas no se debe a una pérdida de la confianza del Gobierno en el potencial recaudatorio de la fiscalidad verde, cuyo despliegue, al contrario de lo que ha sucedido con

otras figuras impositivas, ha sido alentado tanto desde Bruselas como desde otros organismos multinacionales como el FMI, sino al choque de realidad que ha supuesto para el Ejecutivo la oposición frontal ya no solo de los colectivos directamente afectados por las medidas sino de una parte mayoritaria del arco parlamentario.

Una carrera de obstáculos

Los ejemplos se han sucedido en los últimos meses. El primero de ellos, y probablemente el más célebre, fue la retirada por parte del Ministerio de Hacienda en el proyecto de Presupuestos de 2021 de la principal medida de fiscalidad verde que se incluía en los mismos: la subida de los impuestos al diésel, que pretendía recortar la brecha fiscal que existe con la gasolina en España y que está en el punto de mira de Bruselas desde hace años.

La ministra de Hacienda, María Jesús Montero, tuvo que liquidar la medida del proyecto presupuestario para garantizarse el respaldo del PNV y una mayoría suficiente para sacar adelante las cuentas, aunque para ello tuviera que renunciar a una recaudación potencial que el Gobierno había estimado en más de 600 millones de euros. Pero también sentó un precedente comprometedor, que señaló los impuestos verdes como medidas

contingentes expuestas a negociación. Solo unos meses después, la mayoría del Congreso se apoyaba en una enmienda de una fuerza parlamentaria minoritaria, PDECat, para revocar la subida del impuesto de Matriculación decretada por el Gobierno de cara al año 2021 para cumplir con los nuevos criterios ambientales que exige la Unión Europea. La maniobra comprometió al Gobierno ante Bruselas y también tuvo un relevante impacto recaudatorio.

El último ejemplo de la carrera de obstáculos en que se ha convertido la aprobación por parte del Parlamento de los impuestos ambientales es bien reciente. Hace apenas unos días, el Congreso aprobó de forma casi unánime una enmienda del Partido Popular para retrasar un año la entrada en vigor de uno de los nuevos impuestos verdes impulsados por el Gobierno, y comprometido con Bruselas, el impuesto sobre los envases de plástico no reutilizables, tras una intensa labor de 'lobby' parlamentario de los sectores más afectados por la medida, que advirtieron de costes millonarios y posibles cierres de empresas.

El Parlamento se ha convertido 'de facto' en la correa de transmisión de la contestación social, en algunos casos, y sectorial, en otros, a los nuevos impuestos verdes, sobre cuya eficacia a la hora de reducir las emisiones contaminantes nadie duda, pero cuya oportunidad en un contexto de crisis e incipiente recuperación es puesta en duda en muchos ámbitos.

Compensar a los perdedores

El catedrático de Hacienda Pública y experto en fiscalidad ambiental, Alberto Gago, expuso de forma muy clara algunas de las paradojas que acompañan a la fiscalidad ambiental en el último congreso de los inspectores de Hacienda del Estado, celebrado en Vigo. Subrayó que la evidencia disponible no ofrece ninguna duda sobre la eficacia de los impuestos verdes a la hora de modificar los hábitos más tóxicos de empresas y consumidores y conseguir una reducción de las emisiones contaminantes, pero tampoco sobre el impacto que estos tienen sobre las actividades que gravan, en el sentido de que suponen un encarecimiento de las mismas.

Su opinión es que el gran debate que rodea la fiscalidad verde es la compensación de los 'perdedores'. Es decir, de qué forma las administraciones serán capaces de revertir parte de los daños



Otro campo de batalla competencial con las comunidades autónomas

El despliegue de la fiscalidad ambiental se ha topado con la desconfianza de las autonomías, que ante la falta de figuras de implantación nacional se han lanzado a crear impuestos propios en los últimos años.

El despliegue ha sido tal que los impuestos verdes suponen el 70% de la fiscalidad propia creada por las comunidades autónomas y les aportan cerca

de 2.000 millones de euros. La intención del Gobierno de armonizar los impuestos a los residuos en los vertederos ha desencadenado la oposición frontal, sobre todo de Cataluña, que considera invadido su espacio competencial y se niega a aceptar una figura estatal.

Este flanco se ha convertido en otro foco de incertidumbre para la imposición verde.

EL EMBROLLO DE LA IMPOSICIÓN AMBIENTAL

Sin subida al diésel

El Gobierno aspiraba a recaudar más de 600 millones de euros extras con la comprometida subida fiscal al diésel para cerrar la brecha que le separa de la imposición a la gasolina y alentar la progresiva reducción del parque de coches de gasóleo con vistas a su supresión total en el futuro. La oposición política y social a la medida ha aplazado la medida 'sine die', como reconocía recientemente la vicepresidenta Ribera.

Guiño a los transportistas

Otro de los flancos que se pretendía abordar en la revisión de la fiscalidad de los hidrocarburos era la eliminación de las ayudas al gasóleo profesional, que el Gobierno entiende que están bloqueando la transición de sectores como el agrícola o el del transporte hacia vehículos más limpios. La reciente amenaza de huelga en el transporte obligó al Gobierno a comprometerse a no tocar el gasóleo profesional en lo que queda de legislatura.

Vehículos más limpios

El Ejecutivo de coalición tiene en su hoja de ruta para impulsar una movilidad más sostenible la reformulación de los impuestos de matriculación y de circulación para vincular sus respectivas cuotas a las emisiones contaminantes de los vehículos y convertirlos en una palanca más de la transición hacia un parque móvil más limpio. El nuevo impuesto de matriculación entrará en vigor el 1 de enero tras su inesperada anulación a mediados de 2021. Del nuevo impuesto de circulación, poco o nada se sabe a estas alturas.

Los aviones, olvidados

El Gobierno tiene en cartera la creación de un nuevo impuesto a incluir en los billetes de avión por el impacto contaminante del transporte aéreo. La crisis del sector ha sacado del foco esta figura, que podría aportar hasta 1.300 millones de euros de recaudación a las arcas estatales.

Los plásticos de un solo uso se retrasan a 2023

El Ejecutivo de Pedro Sánchez si que ha logrado sacar adelante el nuevo impuesto de envases de plástico no reutilizables, en el que se confía para obtener 724 millones de euros, si bien las negociaciones de los afectados con los grupos políticos han conseguido que su puesta en marcha se retrase hasta 2023.

Los gases fluorados

Por su parte, el impulso a la imposición ambiental ha dado como fruto la reforma del impuesto sobre gases fluorados de efecto invernadero, una tasa menor que grava los gases con efecto contaminante que se utilizan en los sistemas de refrigeración y cuya recaudación ha ido decayendo en los últimos años al compás de su sustitución por otros productos menos agresivos con el medio ambiente, hasta anclarse en una recaudación inferior a los 70 millones de euros.

causados sobre los actores que soportarán esta subida de impuestos. Y no habla solo de empresas. «Gravar las emisiones de gases de efecto invernadero y reducir las emisiones de CO₂ obligan a gravar productos y cuando se encarecen los mismos afecta a los ciudadanos, y especialmente a las rentas más bajas», advirtió.

La lupa de Bruselas

Las fuentes ministeriales no oficiales consultadas por ABC reconocen que en el Ministerio de Hacienda ya se están estudiando medidas compensatorias en algunos impuestos que el Gobierno prevé implantar en los próximos meses, aunque de momento solo se barajan posibles compensaciones a particulares, en nin-

gún caso a las empresas que puedan resultar afectadas por las nuevas cargas fiscales.

La contestación social generalizada a las medidas de fiscalidad verde sitúa al Gobierno ante una encrucijada. España había comprometido con Bruselas el despliegue del grueso de su estrategia de fiscalidad verde entre finales de 2021 y 2022, dentro del plan de recuperación acordado con la Comisión Europea. Pero las circunstancias han hecho que este calendario haya saltado por los aires.

La amenaza de huelga de los transportistas ante el compromiso gubernamental, reiterado hace apenas unas semanas por la responsable de impuestos especiales y ambientales de la Dirección General de Tributos, Isabel López Rodríguez, de liquidar las bonificaciones al gasóleo profesional se diluyó con el compromiso del Ejecutivo de no concretar dicha reforma en lo que queda de legislatura.

La ministra de Transición Ecológica, Teresa Ribera, también anunció la suspensión 'sine die' de la subida de impuestos al diésel ante la espiral alcista de los precios de los carburantes y ya se sabe que el impuesto sobre los plásticos de un solo uso no se empezará a aplicar hasta 2023, pese a que el Gobierno se comprometió a tenerlo a finales de 2021 y aplicarlo en 2022.

Otra figura que también se ha puesto sobre la mesa pero sobre cuya futura aplicación poco o nada se sabe es el controvertido impuesto sobre el transporte aéreo.

Los expertos advierten de que la fiscalidad verde no será posible sin compensaciones a los 'perdedores'

