

La crisis exige una reforma fiscal verde

Albert Punsola

Sostenible.cat

24-10-2011

La fiscalidad es un instrumento de primer orden para contribuir a un desarrollo más sostenible y también para conseguir más recursos públicos en un tiempo de grandes incertidumbres económicas. ¿Fiscalidad verde y social como alternativa o fiscalidad integrada? es el título de la conferencia pronunciada por el catedrático de Economía Aplicada de la Universidad de Vigo y Xavier Labandeira en la tercera sesión del ciclo Hablando de la sostenibilidad en un nuevo marco global organizada por la fundación Fòrum Ambiental y Catalunya Caixa, que en esta ocasión ha contado con la participación del Ayuntamiento de Terrassa. Labandeira ha dicho que ahora es el momento de reformar la fiscalidad en un sentido ambiental, un terreno en el que España se encuentra atrasada en el contexto de la Unión Europea

Un debate pertinente

Eva Herrero, concejala del Servicio de Medio Ambiente, Salubridad y Sostenibilidad del Ayuntamiento de Terrassa ha introducido la conferencia remarcando la oportunidad de iniciar un debate sobre fiscalidad ambiental como una manera de mitigar los impactos sobre el medio en un contexto donde las administraciones locales sufren "una asfixia económica" y lamentó que la opinión pública haya relegado este tema "tercera o cuarta fila". La concejala ha destacado el hecho de que el ayuntamiento de Terrassa decidió ambientalizar la fiscalidad local y explicó que esto se lleva a cabo incentivando las energías renovables en las nuevas construcciones y a través bonificaciones para los vehículos más limpios. Sin embargo, reconoció las limitaciones legales que tienen los consistorios en estos ámbitos, que "impiden desarrollar una auténtica fiscalidad en la línea de quien contamina paga".

El catedrático de Economía Aplicada de la Universidad de Vigo y director del Centro de Investigación [Economics for Energy](#), **Xavier Labandeira**, en calidad de conferenciante, ha recogido el planteamiento inicial y ha confirmado que **la situación de crisis profunda pide poner sobre la mesa revisar la cuestión de los impuestos ambientales**. Esta revisión supone "una oportunidad para España para converger con la media de la Unión Europea (UE) en este aspecto". Labandeira ha asegurado que la fiscalidad orientada al medio ambiente "deberá jugar un papel muy importante en el futuro en relación a la seguridad energética y la eficiencia".

El mercado falla

Xavier Labandeira ha dicho que la primera razón para defender los impuestos ambientales es el fallo del mercado a la hora de corregir las externalidades derivadas de muchas actividades económicas. "El impuesto es el instrumento para corregirlas", señaló, y añadió que toda actividad que implica contaminación o impactos genera beneficios y costes, pero mientras los beneficios computan dentro de la producción y generación de riqueza, los costes no se contabilizan. **"La necesidad de internalizar estos costes justifica el impuesto"**, destacó Labandeira.

Según el catedrático, es necesario que la imposición reúna **cuatro requisitos**: debe tener efectividad ambiental, debe ser eficiente, debe estar bien distribuida, y debe ser viable desde el punto de vista administrativo. Por otra parte, Labandeira ha subrayado la importancia de un enfoque flexible por encima de una regulación uniforme, ya que "no todos los sectores que contaminan o generan emisiones tienen las mismas posibilidades de dejar de hacerlo en razón de la propia actividad productiva y de la obsolescencia de sus medios". La flexibilidad permite incentivar los cambios en este aspecto.

Tributación energética

Los **objetivos deben ser claros, aunque a veces sean indirectos**. Labandeira ha citado el ejemplo de un impuesto sobre el carbón -en lugar de sobre el CO₂- como una posibilidad de limitar las emisiones. En cambio, dijo que la llamada ecotasa, relacionada con la estancia en un hotel por un tiempo determinado, no es un impuesto ambiental por falta de claridad en la finalidad.

Un caso de efecto directo es la tributación energética que "puede tener un papel muy importante en lanzar incentivos para el cambio de conductas y de inversión en tecnología más eficiente". Un ejemplo de este caso es el impuesto sobre la gasolina que incide en las emisiones. Aparte de las consecuencias directas sobre este ámbito también es cierto -como ha puesto de relieve Labandeira- que tradicionalmente los impuestos energéticos, con su recaudación creciente, han servido en varios países (Escandinavia, Inglaterra, Alemania) para bajar la presión fiscal sobre el trabajo, pensando en compensar las clases más desfavorecidas.

Ideas para una reforma necesaria

España es uno de los países con menos tributación ambiental de toda la UE. Hay pocas figuras impositivas y una baja recaudación en este concepto. Labandeira destacó que algunas comunidades como Cataluña y Galicia han sido más activas que otras y ha recordado las limitaciones legales expuestas por Eva Herrero en el ámbito local.

En contexto de crisis prolongada y de necesidad de lograr una mayor eficiencia energética y una

reducción de las emisiones aconseja la **necesidad de una reforma fiscal "verde"**. La propuesta de Xavier Labandeira se basa en el conocimiento aportado por dos simulaciones. La primera considera un incremento en la tributación de algunos carburantes, la electricidad y el gas que permitiría alcanzar unos 5.000 millones de euros anuales. La segunda incorpora una tributación en el transporte que se concretaría en subir los impuestos de gasolinas y gasóleo, igualando a la media europea. Los datos indican que **se podrían obtener 3.000 millones más de euros anuales**.

Según Labandeira cambios de este tipo en la tributación tendrían "un efecto ambiental y económico" y "deberían formar parte de futuras reformas fiscales". Igualmente, ha aventurado algunas figuras posibles, como un impuesto sobre el carbón añadido (similar al IVA pero relacionado con las emisiones), uno sobre certificados energéticos de las viviendas (los edificios más eficientes pagarían menos) y otro sobre el uso de determinados tipos de vehículos, destinado a estimular la transformación del parque automovilístico.



[¿Qué son estos servicios?](#)

