

Clima y Medio Ambiente

CAMBIO CLIMÁTICO · MEDIO AMBIENTE · ÚLTIMAS NOTICIAS

EMERGENCIA CLIMÁTICA · OPINIÓN

Fiscalidad ambiental: se agotan las excusas y el tiempo para actuar

El Congreso bloquea una medida necesaria para conseguir la reducción y eliminación del uso de los combustibles fósiles, causa principal del cambio climático



Vista general del embalse del Guadálteba, en Málaga, afectado por la escasez de lluvias. GARCÍA-SANTOS



XAVIER LABANDEIRA
28 NOV 2024 - 13:29 CET



Una vez más se repite el [bloqueo del aumento de la fiscalidad de los carburantes de automoción en el Congreso](#). Cambia el contexto político y van cambiando los protagonistas de la falta de iniciativa o, cuando esta se produce, del veto. Cambian incluso las razones por las que nunca es el momento de actuar: competitividad de la economía, protección de la industria, preocupaciones distributivas, etc. Pero, en esencia, todo sigue igual desde hace más de tres décadas y así la fiscalidad ambiental mantiene su papel marginal en el sistema tributario español porque los impuestos sobre los carburantes se encuentran entre los más bajos de la Unión Europea.

El problema es que en los últimos años sí han cambiado otras muchas cosas que hacen injustificable mantener este *statu quo* fiscal. En primer lugar, es ya evidente que España es particularmente vulnerable al cambio climático, cuyos impactos se sufren con gran intensidad y antes de lo previsto. Recordemos que, si bien siempre han existido danas y olas de calor, [el cambio climático está aumentando su prevalencia e intensidad tal y como ha demostrado la ciencia básica del clima y los estudios específicos de atribución](#) de los cada vez más habituales y dañinos eventos extremos. Causa estupor así que, después de una desgracia como la vivida hace pocos días en nuestro país, decaiga una medida tan necesaria para conseguir la reducción y eliminación del uso de los combustibles fósiles, principal causa del cambio climático. Una medida, por cierto, que también puede contribuir a conseguir recursos para paliar los efectos de estos desastres, promover la adaptación futura al cambio climático o, por ejemplo, contribuir a los fondos que habrá que dotar para cumplir con lo [acordado en la reciente reunión climática de Bakú](#).

También es inconsistente esta situación con los cada vez más ambiciosos compromisos climáticos de la UE para cumplir con lo establecido por el Acuerdo de París. Estos compromisos requieren,

por supuesto, la actuación de los Estados miembros mediante objetivos sectoriales y políticas públicas. La disparidad entre las metas establecidas por el Gobierno español y las políticas que las sustentan es bien conocida, pero en el caso del transporte la situación es dramática. Se trata de un sector que está teniendo serias dificultades para avanzar en la descarbonización, algo ciertamente relacionado con la baja (o nula en el caso de la aviación) fiscalidad existente.

Es por ello que el [Libro Blanco para la reforma del sistema tributario español de 2022](#), cuya escasa aplicación y gran tamaño lo hacen candidato a posavasos en ciertos departamentos gubernamentales [según se pudo leer en este diario hace unos días](#), destina casi la mitad del también voluminoso capítulo de fiscalidad ambiental a formular y evaluar diversos tributos sobre el transporte. No se trata de rellenar páginas ni de, frente a lo [afirmado por diversos lobbies del sector](#), considerar al vehículo como un elemento negativo y limitar el derecho de los ciudadanos a moverse libremente. Se proponen un conjunto de medidas fiscales que, de forma coordinada y gradual, actúen como palanca para el necesario cambio que precisa un sector tan relevante en términos ambientales y económicos. Un sector, por cierto, cuyas serias dificultades actuales en Europa probablemente tengan que ver con su actuación reactiva en este ámbito y que debería ser el primer interesado en resolver de forma adecuada su transición a un modelo más sostenible.

Una de las ventajas del apartado ambiental del Libro Blanco es que, además de formular propuestas, presenta simulaciones rigurosas y detalladas de sus potenciales impactos ambientales, recaudatorios y distributivos. Así, suministra información valiosa sobre los efectos de la igualación fiscal de diésel y gasolina de automoción: un incremento recaudatorio de unos 2.000 millones de euros anuales (sin incorporar el diésel profesional), una reducción significativa de las emisiones de CO₂ y unos impactos ligeramente regresivos. Esto último explica la oposición de algunas fuerzas políticas, pero es importante introducir varias matizaciones: otros instrumentos de política pueden ser tan o más regresivos (por ejemplo, las zonas de bajas emisiones que impiden el acceso de usuarios con vehículos antiguos) y más difíciles de mitigar, y la inacción llevará a impactos climáticos ciertamente mayores para los menos pudientes por su menor capacidad de adaptación. Además, [es posible compensar a los hogares con menor renta mediante una combinación de transferencias monetarias y subvenciones al cambio de equipamiento](#). En este sentido, el Libro Blanco indica que podría mantenerse el poder adquisitivo de la mitad de los hogares (los más pobres) tan solo empleando el 10% de la recaudación obtenida.

Aún es posible recuperar la propuesta de igualación fiscal del diésel e iniciar con ella el camino, en parte esbozado por el Libro Blanco, para reducir la importante disparidad española entre objetivos y políticas climáticas. Tanto decisores políticos como lobbies deben saber que nuestro tiempo para aplicar soluciones graduales y coste-efectivas se acaba. También deben anticipar el severo escrutinio que les reservará la sociedad española del futuro ante la acumulación de evidencias.

Xavier Labandeira es catedrático de economía en la Universidade de Vigo y ECOBAS. Fue miembro del Comité de personas expertas para la elaboración del Libro Blanco sobre reforma fiscal de 2022.

Environmental taxation in Spain: Running out of excuses and time to act

Xavier Labandeira

El País, 28 November 2024

Once again, the increase in the taxation of motor fuels has been blocked in the Spanish Parliament. The political context is changing and the protagonists of the lack of initiative in this area or, when it occurs, of the veto are changing. Even the reasons why it is never the right time to increase diesel and gasoline taxes change: competitiveness of the economy, protection of industry, distributional concerns, etc. But, in essence, everything has remained the same for more than three decades and so environmental taxation maintains its marginal role in the Spanish tax system because fuel taxes are among the lowest in the European Union.

The problem is that many other things have changed in recent years that make it unjustifiable to maintain this status quo. Firstly, it is now clear that Spain is particularly vulnerable to climate change, the impacts of which are being felt with great intensity and earlier than expected. Recall that while droughts and heat waves have always existed, climate change is increasing their prevalence and intensity, as demonstrated by basic climate science and specific attribution studies of increasingly common and damaging extreme events. It is astonishing that, after a catastrophe such as the one experienced a few days ago in Spain, a measure so necessary to achieve the reduction and elimination of the use of fossil fuels, the main cause of climate change, should be allowed to lapse. A measure, by the way, that can also contribute to raising resources to mitigate the effects of these disasters, promote future adaptation to climate change or, for example, contribute to the funds to be provided to comply with the recent climate meeting in Baku.

This is also inconsistent with the EU's increasingly ambitious climate commitments to comply with the Paris Agreement. These commitments require, of course, action by member states through sectoral targets and public policies. The disparity between the targets set by the Spanish government and the policies that support them is well known, but in the case of transport the situation is dramatic. This is a sector that is having serious difficulties in making progress in decarbonisation, something that is certainly related to the low (or non-existent in the case of aviation) existing taxation.

That is why the White Book for the reform of the Spanish tax system in 2022, whose scant application and large size make it a candidate for coasters in certain government departments, as we could read in this newspaper a few days ago, devotes almost half of the also voluminous chapter on environmental taxation to formulating and evaluating various taxes on transport. It is not a question of filling pages or, contrary to the claims of various lobbies in the sector, of considering the vehicle as a negative element and limiting the right of citizens to move freely. A set of fiscal measures is proposed which, in a coordinated and gradual manner, will act as a lever for the necessary change needed in such an important sector in environmental and economic terms. A sector, by the way, whose current serious difficulties in Europe probably have to do with its reactive

action in this area and which should be the first interested party in adequately resolving its transition to a more sustainable model.

One of the advantages of the environmental chapter of the White Book is that, in addition to formulating proposals, it presents rigorous and detailed simulations of the potential environmental, revenue and distributional impacts. Thus, it provides valuable information on the effects of tax equalisation of diesel and petrol for motor vehicles: an increase in revenue of around 2 billion euros per year (without incorporating professional diesel), a significant reduction in CO₂ emissions and slightly regressive impacts. The latter explains the opposition of some political forces, but it is important to point out two issues: other policy instruments can be as or more regressive (e.g. low emission zones that prevent access for users with older vehicles) and more difficult to mitigate, and inaction will lead to certainly greater climate impacts for the less well-off because of their lower adaptive capacity. In addition, it is possible to compensate lower income households through a combination of cash transfers and subsidies for equipment replacement. In this respect, the White Book indicates that the purchasing power of half of the households (the poorest) could be maintained by using only 10% of the revenue raised.

It is still possible to recover the diesel tax equalisation proposal and to start on the path, partly outlined in the White Book, to reduce Spain's significant disparity between climate targets and policies. Both policy makers and lobbyists must know that our time to implement gradual and cost-effective solutions is running out. They should also anticipate the severe scrutiny that the Spanish society of the future will reserve for them in the face of accumulating evidence.