

La fiscalidad ambiental empieza a abrirse paso con el anuncio de un impuesto sobre el transporte contaminante

Quien genera CO₂, que pague

ANTONIO CERRILLO

Barcelona

El viejo principio ambiental de que *quien contamina, paga* va camino de transformarse en un eslogan para tiempos de lucha contra el cambio climático: *quien genera CO₂, que pague*. Esta parece ser una de las razones que mueven al Gobierno a querer implantar un impuesto ecológico para el transporte contaminante, como anunció el viernes la vicepresidenta segunda del Gobierno y ministra de Economía, Elena Salgado. Numerosos expertos avalan un gravamen para penalizar las emisiones de gases invernadero, pero recuerdan que la fiscalidad ambiental no persigue aumentar la presión recaudatoria, sino penalizar la emisión de gases. También creen que el Gobierno haría un flaco favor a la pedagogía ambiental si echa mano de argumentos ecológicos en época de crisis sólo por mero afán recaudatorio.

Una mayoría de ministros relevantes (Elena Salgado, Manuel Chaves, José Blanco) se inclina por introducir el impuesto ecológico sobre los carburantes usados en el transporte contaminante, una solución denostada hasta ahora en las filas socialistas. "Hace tiempo que el Gobierno lo debería haber introducido", sentencia Javier García Brea, colaborador de la fundación Ideas, vinculada al PSOE. Javier García, junto con la ex ministra Cristina Narbona o Arturo Gonzalo Aizpiri, propusieron que el programa electoral del PSOE penalizara los carburantes con un céntimo de euro por kilo de CO₂ generado. Pero rechazaron su idea y quedaron casi como unos proscritos. Hoy, el contexto ha cambiado. La presidencia de la UE en manos de Suecia avala la armonización fiscal con un impuesto sobre el CO₂ en la UE, y Nicolas Sarkozy ha aprobado un impuesto sobre la tonelada de CO₂ tras escuchar a los expertos (debate hoy inexistente en el PSOE).



MARTÍ ARTALEJO / AFP / ARCHIVO

Carburantes fósiles. El Gobierno plantea incorporar el impuesto ecológico sobre el transporte contaminante en la nueva ley de Desarrollo Sostenible, en fase de preparación

La incorporación de la fiscalidad ambiental llega cuando el director de la Agencia Internacional de la Energía, Nobuo Tanaka, ha recomendado a España que elimine las subvenciones a la extracción del carbón y eleve los impuestos sobre la gasolina para re-

del petróleo y el gas natural, en función del nivel de emisiones de CO₂ provocado. Sin embargo, y a falta de una definición más concreta, todo indica que el plan del Gobierno tiene un alcance menor, circunscrito al carburante.

"La fiscalidad ambiental persigue gravar las actividades que comportan un impacto ambiental, con la convicción de que, al encarecerse aquello que tiene un efecto ambiental negativo, se incentivan cambios de comportamientos que reducen estos problemas ambientales. Pero la filosofía no es recaudar dinero, sino incentivar cambios de comportamiento en el consumo y la producción industrial", recuerda Jordi Roca, catedrático del departamento de Teoría Económica de la UB. Roca destaca que desde el punto de vista práctico este es un impuesto bastante fácil de aplicar, "si hay voluntad política".

La idea de instaurar este impuesto no es nueva. La creación

de una tasa sobre el CO₂ fue puesta sobre la mesa por la Comisión Europea dos veces en los años noventa del siglo pasado, según explica Jordi Roca. Sin embargo, los gobiernos -entre ellos, el de España- se opusieron y la iniciativa no prosperó. No obstante, al-

Hay debate sobre el destino final de los recursos obtenidos con el gravamen sobre el CO₂

gunos países la han aplicado por su cuenta: Suecia, Finlandia o Dinamarca; y ahora, Francia.

En los países escandinavos, el impuesto sobre el CO₂ ha servido para penalizar el uso de la energía fósil, pero, como contrapartida, esta solución ha ido acompañada de una reducción de im-

puestos sobre las rentas del trabajo para no cargar la presión fiscal. Por su parte, el sistema introducido en Francia es todavía más justo, "puesto que no sólo no incrementa la presión fiscal, sino que redistribuye los recursos obtenidos", dice Jordi Ortega, del grupo de trabajo del cambio climático de la Universidad Carlos III. En Francia, concretamente, se aplicará a partir del 2010 una tasa de 17 euros por tonelada de CO₂ (sobre el consumo de carbón, petróleo y gas, pero no de electricidad), si bien lo recaudado -entre 8.000 y 9.000 millones de euros inicialmente- se repartirá entre los contribuyentes. "Este es un impuesto doblemente progresista: se penaliza el derroche de energía pero no implica reducir impuestos progresivos sobre las rentas, sino que lo recaudado se redistribuye de forma equitativa entre los contribuyentes. Así, se consolida la idea de que los ciudadanos tienen el mismo derecho, aunque limitado, de emitir CO₂", añade Jordi Ortega.

La idea de incorporar una tasa de CO₂ como la planteada por Sarkozy tiene también grandes apoyos en CC.OO., algunos de cuyos portavoces creen que esta podría ser una herramienta para ser incorporada en la futura ley de Desarrollo Sostenible para favorecer los servicios, productos y materiales menos intensivos en energía y carbono. Llorenç Serrano, su secretario de medio ambiente, ve factible una fiscalidad indirecta (IVA) que incorpore criterios de fiscalidad ambiental. "No se trataría de gravar los productos de manera general, sino de lograr cambios en la manera de consumir", dice. Los ingresos podrían servir para potenciar el transporte público o favorecer las políticas industriales a favor de vehículos limpios, dice Serrano.

Jordi Roca sostiene que la fiscalidad ambiental está justificada en sí misma para penalizar actividades indeseables que dañen el medio ambiente, por lo que "no es necesario que esta sea estrictamente finalista", opina.●

Los expertos recuerdan que la fiscalidad verde no persigue aumentar la presión recaudatoria

ducir el consumo y reducir emisiones de gases de efecto invernadero, pues España está lejos de cumplir con el protocolo de Kioto contra el cambio climático.

Un impuesto sobre CO₂ en sentido estricto debería gravar el conjunto de combustibles fósiles; es decir, el carbón, los derivados

PROPUESTAS PARA UN MODELO PRODUCTIVO

Incentivos para una economía más limpia

■ Javier García Brea afirma que "la experiencia nos demuestra que son más eficaces los incentivos que los nuevos impuestos". Por eso, plantea que el impuesto ecológico sobre la gasolina sea solamente una medida entre otras más para estimular un consumo que facilite una economía sin CO₂. García Brea arguye que la eliminación del impuesto de matriculación para los vehículos con bajas emisiones de CO₂ ha hecho reducir las ventas de los coches sucios, pero ha incrementado un 40% la de coches limpios. "Si se dan incentivos fiscales, el mercado responde. El problema que tenemos es que el Go-

bierno no da señales al mercado para consumir productos con pocas emisiones. Además, si la conferencia de clima de Copenhague de diciembre acaba con éxito, esto obligará a España a aplicar medidas más exigentes para reducir las emisiones de gases", añade.

En esta línea, Jordi Roca recuerda la importancia de otros incentivos, como las primas a las energías renovables (fotovoltaica, eólica). Además, cree necesario hacer inversión pública para buscar un modelo de transportes más favorable al medio ambiente, lo que supondría favorecer el transporte de cercanías. Otros expertos

desconfían sin embargo del hecho de que el Gobierno plantee ahora este impuesto justo cuando está presionado por la necesidad de obtener más ingresos. Juzgan que eso le puede restar credibilidad. En Catalunya ya existen algunos ejemplos de fiscalidad ambiental (el canon del agua que pagan los usuarios o el de residuos que van a vertederos o incineradoras, que pagan los ayuntamientos), pero se ha rechazado el gravamen sobre las bolsas de plástico de un solo uso -sustituido por un acuerdo voluntario de reducción con el sector-. Fórmulas como estas han tenido un gran éxito en países como Irlanda.

Las ventajas de los
➤ *suscriptores* de
LA VANGUARDIA

NH Hoteles, hasta 31/12
Descuento 8% tarifa BAR
(Best Available Rate)
Reservas on-line en
<http://club.lavanguardia.es>

➤ **Promoconcert**
Johann Strauss
Gran Concierto de Año Nuevo,
Palau de la Música, 20, 24 y 31/12
L'Auditori, 28/12 y 01/01
Gran Teatre del Liceu, 19, 20, 24 y 31/12
Descuento 20% ServiCaixa

➤ **Amics de L'Òpera de Sabadell**
Teatre La Farándula de Sabadell
Descuento 10% Taquilla
Tel 937 256 734

➤ **41 Voll-Damm Festival**
Internacional de Jazz
de Barcelona, del 18/10 al 06/12
Descuento 20% Tel-Entrada

➤ **Hotel Peralada Wine Spa & Golf**
(Girona) hasta 30/12
Descuento 10% no acumulable
Reservas 902 35 07 07 · 972 53 88 30
www.hotelperalada.com

➤ **Temporada Alta 2009**
Girona y Salt
hasta el 11/12
Descuento 15% ServiCaixa

➤ **Cine ACEC**
Descuento cine Taquilla
Precio día del espectador presentando
carné de suscriptor
(de lunes a viernes no festivos)

➤ **Turismo activo**
con Costa Brava Verd Hotels,
hasta 31/12
Descuento 12% Tel. 972 60 00 34

➤ **Cine Cinesa**
Descuento cine Taquilla
Precio día del espectador
presentando carné de suscriptor
más cupón* adjunto en QUÉ FEM?
(de lunes a viernes no festivos)

Entradas limitadas y máximo 2 entradas por suscriptor.
*Oferta válida una vez por semana y suscriptor.

Para acceder a las ofertas consulta la sección CLUB del QUÉ FEM?
www.lavanguardia.es/club - Punto Atención Club: c/ Pelai, 3 Barcelona