

Transición verde injusta: el calentamiento fiscal que asfixia a la mayoría

Yago Álvarez Barba y Genoveva López
El Salto | 19/09/2021

La lucha contra la crisis climática pasa por el diseño de un sistema fiscal verde, pero este tendrá un efecto adverso si no consigue revertir la desigualdad y carga todo el peso sobre los de abajo.

A finales de noviembre de 2018, las carreteras de Francia se llenaron de barricadas de neumáticos ardiendo y las ciudades rebosaron de manifestaciones multitudinarias que recordaron las más salvajes huelgas generales. Las rotondas se bloquearon con barreras humanas con ese peculiar color de los chalecos reflectantes que se nos obliga a llevar cuando se avería un vehículo en la carretera. Por este motivo, al movimiento ciudadano, que no respondía a ninguna afiliación política, se lo llamó "los chalecos amarillos". La razón del enfado que movilizó a miles de personas no fue una reforma laboral ni un caso de corrupción de algún gobierno; fue un impuesto de carácter medioambiental.

El modelo de ciudad, con centros de trabajo alejados de barrios residenciales, y el diseño de la movilidad con la promoción del vehículo particular como medio de transporte común frente a la escasa inversión en transportes públicos, chocó de frente con un impuesto a los carburantes. Macron pretendía colgarse una medallita verde en su gestión contra la crisis climática incrementando el precio de los carburantes, pero no tuvo en cuenta algo tan obvio como que un impuesto regresivo siempre acaba recayendo sobre las rentas bajas. Tampoco que la paciencia de estas tiene un límite.

Han pasado más de dos años, una pandemia mundial y una nueva crisis económica y, vistos los debates sobre fiscalidad verde en el seno de la Unión Europea (UE) y de los parlamentos nacionales, parece que la lección que Macron debió aprender no ha sido tomada en cuenta por ninguno de los Estados



miembro. Impuesto a los plásticos de un solo uso, impuestos a los carburantes, sobre la energía o al transporte por carretera, se plantean como soluciones para alcanzar una transición ecológica justa al mismo tiempo que aumentan los vuelos en jet privado libres de impuestos, los objetivos de reducción de emisiones son totalmente ignorados y las consecuencias de la crisis climática se hacen cada vez más palpables.

Así lo evidencia el último informe del Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático de las Naciones Unidas publicado el 9 de agosto, donde se afirma que "muchos de los cambios observados en el clima no tienen precedentes en miles, sino en cientos de miles de años, y algunos de los cambios que ya se están produciendo, como el aumento continuo del nivel del mar, no se podrán revertir hasta dentro de varios siglos o milenios". Ante esta situación de emergencia climática los gobiernos están tomando medidas para "acelerar el ritmo de transformación de nuestro modelo de desarrollo y de nuestro sistema económico", en palabras de la Ministra de Transición Ecológica y el Reto Demográfico, Teresa Ribera, en su rueda de prensa tras la publicación del informe.

Los impuestos ambientales son aquellos cuya base imponible consiste en una unidad física de algún material que tiene un impacto negativo, com-



probado y específico, sobre el medio ambiente. Esta es la definición conjunta y armonizada a la que llegaron el Eurostat, la Comisión Europea (CE), la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OECD) y la Agencia Internacional de la Energía (IEA). En esta categorización se incluyen todos los impuestos sobre la energía y el transporte y se excluyen los impuestos del tipo valor añadido. Según los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), los impuestos sobre la energía suponen un 82,2% del total, los impuestos sobre el transporte el 13,4%, y los impuestos sobre la contaminación y los recursos un 4,4%.

Una de las principales medidas que está promoviendo la UE son esos impuestos ambientales, asumiendo, en teoría, la premisa de que quien más contamina más paga. Sin embargo, según el informe *Propuestas de fiscalidad ambiental: avanzando hacia un mundo más justo y sostenible*, publicado en 2019 por las cinco grandes organizaciones ecologistas del país —Ecologistas en Acción, SEO Birdlife, Greenpeace, Amigos de la Tierra y WWF—, España ocupa el puesto 25 de la Europa de los 28 en fiscalidad ambiental. Asimismo, es el quinto Estado que menos recauda en impuestos medioambientales en la UE según datos de Eurostat de 2019. La misma fuente asegura que la fiscalidad verde supone un 1,77% del PIB español, mientras que la media europea se sitúa en el 2,37%. Según el INE, los impuestos ambientales representaron el 7,9% del total de ingresos fiscales en 2019. De ese porcentaje, el 76,5% de los impuestos fueron sobre el transporte

y el 52,5% sobre la energía. Los hogares pagaron un 53,5% de dichos impuestos, 1,9 puntos más que el año anterior, lo que muestra una preocupante tendencia para las familias.

Las nuevas medidas fiscales que se presentan como soluciones de una transición ecológica justa apuntan a incrementar el peso de dicha transición, vía impuestos, sobre los hogares y a convertir el sistema fiscal verde en una nueva trampa regresiva que acabe cayendo sobre los hombros de los que menos tienen y, consecuentemente, que menos contaminan.

Más gasolina (cara) al fuego

La falta de progresividad en el gravamen ambiental quizás tenga su expresión más sangrante en el transporte. Mientras que en el diesel y la gasolina, combustibles utilizados en el transporte por carretera tanto de mercancías como de particulares, se pagan unos impuestos que oscilan entre el 54 y el 46% respectivamente, la aviación, y concretamente los jet privados y de negocios, están exentos del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la UE (RCDE UE), el principal instrumento de la UE para reducir de forma “económicamente eficaz” las emisiones de gases de efecto invernadero que fija el precio de las emisiones. A los jet privados no se les aplica ningún impuesto al queroseno ni siquiera en los vuelos nacionales. Sin embargo, el propietario medio de un avión privado posee una riqueza de aproximadamente 1.300 millones de



euros y tan solo en una hora un avión privado puede emitir dos toneladas de CO₂, mientras que una persona emite 8,2 toneladas de CO₂ de media al año, según el último informe publicado por la organización Transport and Environment *Aviones privados: ¿grandes fortunas para costear una aviación libre de emisiones?* Algo muy similar y con datos igual de desequilibrados ocurre con el sector de los cruceros, también exento.

Los chalecos amarillos, que desarrollaron un argumentario muy potente en contra de que se gravara el combustible de los coches mientras el de los aviones estuviera totalmente exento de impuestos, lo sabían de sobra, pero parece que la CE no lo ve tan claro. Países como Francia ya tienen un impuesto al combustible de aviones, pero es más bajo que el de los carburantes de coche, explica a El Salto Jo Derdenne, responsable de aviación de Transport and Environment, que enumera otros Estados que han decidido tomar medidas, como los acuerdos bilaterales para gravar el combustible de los vuelos entre Alemania, Bélgica y Francia. “Algunos países del norte de Europa, como Noruega, Finlandia o Dinamarca, estaban hablando de poner una tasa del norte sobre el combustible”, afirma Derdenne, “pero la CE dijo que estaban planteándose eliminar

la excepción y ahora estos países están a la espera de ver qué propone”, lamenta.

Pero, además, observando las propuestas de la UE, dentro de la aviación esa afirmación de “que pague más quien más contamina” tampoco se cumple. “La UE está proponiendo gravar los combustibles en vuelos intraeuropeos, con un impuesto en torno a 38 céntimos por litro de carburante, bastante bajo —comenta Derdenne—, pero para vuelos de empresas y privados sería la misma tasa a pesar de que son diez veces más contaminantes que los vuelos comerciales”.

En la misma línea apunta Blanca Ruibal, coordinadora de Amigos de la Tierra, al señalar que las diferentes propuestas, leyes y estrategias “de alguna manera aciertan en el qué, qué es lo que hay que hacer, pero no tienen en cuenta el quién, quién lo tiene que hacer”, como el claro ejemplo de equiparar del diesel y la gasolina, pero no ocuparse del queroseno en los jet privados y trasatlánticos. También fallan en el alcance: “La mayoría de las propuestas de la UE hablan de vuelos intraeuropeos, pero en realidad si tenemos en cuenta la cantidad de emisiones que genera la aviación dentro de la UE, tan solo el 40% de las emisiones proviene de vuelos

intraeuropeos y el 60% corresponden a vuelos internacionales”, afirma Derdenne.

Carretera a la injusticia fiscal

Si bajamos al suelo, al asfalto, las nuevas propuestas de fiscalidad verde tampoco parecen tener en cuenta la fiscalidad progresiva. El Gobierno español ha planteado un sistema de pago por el uso de las carreteras que podría ser una realidad en 2024, bajo la premisa de “quien usa, contamina, y quien contamina, debe pagar más”. Pero, nuevamente, esta medida no tiene en cuenta la renta de quien usa la carretera o el modelo de movilidad en coche particular que predomina y que llevó a los chalecos amarillos a salir a la calle.

Existen alternativas, defiende Mario Sánchez-Herrero Clemente, economista y fundador de Ecoo Energía Ciudadana. Argumenta que, del mismo modo que se debería instaurar un mercado mundial de derechos de emisión, donde “haya una permanente transferencia de dinero de los países ricos a los pobres” se podría hacer lo mismo internamente en un país atendiendo a la renta de los contribuyentes, totalmente progresivo y que incluso se podría aplicar también a la factura de la luz: “Usted que tiene este nivel de renta, que lo sabemos perfectamente porque está usted controlado por el impuesto sobre la renta, tiene una tarjeta en la que se va a cargar todo el consumo de combustible y le vamos a hacer un descuento en su factura de la luz equivalente al sobrecoste que le representan los nuevos impuestos medioambientales”.

Volviendo al ejemplo francés, Sánchez Herrero lo resume dirigiéndose a los posibles críticos: “Oye, chaleco amarillo, el carburante va a costar más, pero como lo vamos a hacer de esta manera, te va a costar menos porque eres pobre y al rico le va a costar más”. Con esa medida, afirma, se consigue que una parte de lo recaudado de los impuestos medioambientales vuelva a las economías menos pudientes y “ganártelos para la causa”, además de incrementar una recaudación que se puede utilizar para invertir en infraestructuras que “reduzcan más la huella ecológica de la sociedad en su conjunto, pero muy concretamente de las personas en situación de vulnerabilidad”, apunta.

Impuestos de un solo uso

Otro de los temas centrales en el debate son los plásticos y la gestión de los residuos. Un caso paradigmático, según Ruibal, quien lamenta que se graven los plásticos de un solo uso cuando esa medida “no atiende a la realidad de quien contamina paga, porque quien contamina no es quien compra un producto de plástico, sino quien lo pone en el mercado”.

A dicho fallo en el enfoque y alcance del impuesto, se le suma que las distintas medidas y

legislaciones pongan más el foco en la gestión que en la reducción de residuos. “La Ley de Residuos que está ahora en el Congreso es un fracaso”, afirma Ruibal, matizando que no se respeta la jerarquía de residuos marcada por la UE y “en ningún momento se habla de reducción, todo el rato se habla de la gestión”. Lo que le lleva a afirmar que “poner un impuesto cuando no has cambiado estructuralmente el sistema de gestión no tiene sentido”.

Las fábricas de humo verde

Como se aprecia en los datos del INE y en las quejas de las fuentes consultadas, los impuestos medioambientales se saltan a los productores y fabricantes para recaer en gran medida sobre los hogares. “Se va a dar una transformación brutal en todos los sectores económicos y en ninguno se está haciendo un plan de transición justa”, lamenta Ruibal, que además del ejemplo del impuesto a los plásticos que acaba pagando el consumidor y no el fabricante, también señala a diferencias dentro de sectores que favorecerán que sobreviva el más grande y que desaparezcan pequeñas empresas: “Siempre pongo el ejemplo de la agricultura, cuando se dice que hay que reducir el uso de pesticidas y no se dice quién, no hay plan de transición justa”.

Las consecuencias de estas medidas que no tienen en cuenta la progresividad dentro del amplio abanico de empresas y sus tamaños, apunta, “serán que la agricultura familiar se va a quedar atrás y que realmente van a ser los grandes empresarios que tengan miles de hectáreas, con toda la capacidad de inversión y tecnológica, las que puedan cumplir con las normativas ambientales”.

No hay transición si no es justa

Que es necesaria una urgente transformación de nuestra economía y de nuestros hábitos para luchar contra la crisis climática y cumplir los acuerdos internacionales es algo evidente y que solo negociacionistas climáticos podrían debatir, pero, ¿vale cualquier cosa para reducir el cambio climático? ¿Qué significa una transición verde justa?

“El término transición justa se utiliza muy alegremente”, lamenta Ruibal al señalar que una de las principales metas de dicha transición por parte de las instituciones europeas y españolas es la generación de empleo. Como se vio en Francia, y según coinciden las personas expertas, una transición verde y justa no será posible sin una fiscalidad verde progresiva, y para ello se necesita una profunda reforma fiscal en la que se integre la fiscalidad ambiental que no sea utilizada como un mero instrumento recaudatorio. Una reforma que, según explican las cinco organizaciones ecologistas en el informe antes citado, traslade a sus responsables los costes ambientales, bonifique la realización de

buenas prácticas que conlleven externalidades positivas para el conjunto de la sociedad, ayude a reducir desequilibrios sociales y dote de coherencia los actuales tributos autonómicos existentes. Un diseño que, insisten las organizaciones, “tenga una buena aceptación social, especialmente entre las capas más desfavorecidas de nuestra sociedad” y debe hacer un gran esfuerzo para “reducir la desigualdad y facilitar los comportamientos sostenibles a las clases menos favorecidas”.

Facilitar que esa transición esté a la mano de esas clases sociales es también una preocupación de Amigos de la Tierra: “Conseguir que las alternativas menos dañinas desde un punto de vista medioambiental sean accesibles”, o como resume Ruibal, “si un cepillo de dientes de bambú cuesta diez euros, no es una opción”. “Si a la vez que gravas, por ejemplo, el plástico no pones medidas para que las alternativas sostenibles sean más económicas, no funciona, y la consecuencia es que se genera mucho rechazo social”, anticipa la coordinadora de la organización ecológica.

Poner en el punto de mira a los que más tienen es una de las principales herramientas para hacer un sistema fiscal justo y progresivo, también en el caso de la transición verde. “La fiscalidad debe ser progresiva y primero de todo nos debemos fijar en los sectores más lujosos que, de hecho, deben contribuir más al esfuerzo económico que supone descarbonizar el total: aviones privados, cruceros y en las carreteras, los fabricantes de coches”, afirma Derdenne, que ve el terminar con el privilegio de algunos sectores del lujo como un paso imprescindible para avanzar hacia un sistema progresivo y que de paso “ayude a financiar la transición para la mayoría de la ciudadanía”.

Lucha medioambiental, lucha de clases

Las clases populares son las que sufren más la contaminación y tienen los empleos más tóxicos o peligrosos, por lo tanto, según Ruibal, “la lucha medioambiental es una lucha de clases”, pero eso todavía no parece estar claro en la mente de los dirigentes políticos. “Los chalecos amarillos son un ejemplo de cómo la gente ve amenazada su renta, su estilo de vida y su capacidad de llevar una vida buena por las medidas ambientales”, afirma. Por todo ello, “es fundamental poner el foco en quién paga y que las clases populares no se vean afectadas por estas medidas ambientales, porque solo con mucho consenso se puede conseguir”, finaliza.

Ese consenso, o “ganarte a los chalecos amarillos” como lo ha llamado Sánchez-Herrero, pasa por revertir el gran peso de la transición ecológica que se está cargando sobre las clases medias y bajas. “Si una parte importante de lo recaudado mediante impuestos medioambientales es vía impuesto

directo, compensar económicamente a aquellos que se van a ver perjudicados es simplemente sentido común”, agrega Sánchez-Herrero.

Vientos de cambio, aunque no muy fuertes, soplan desde la OCDE en favor de un sistema fiscal global que ponga coto a la elusión y evasión de impuestos por parte de las grandes riquezas y corporaciones. Lo “verde” parece copar todas las líneas estratégicas de desarrollo económico de las instituciones supranacionales y estatales que han aprovechado la nueva crisis para dar una nueva vuelta de tuerca al capitalismo verde y a la mercantilización de la transición ecológica. Inundaciones en Alemania, olas de calor en Canadá o incendios en California muestran que la crisis climática está a las puertas, ya no solo de ciertos países del sur, sino de las primeras potencias del mundo.

Mientras, en la parte superior de la pirámide social, los dos hombres más ricos del planeta, Elon Musk y Jeff Bezos, se construyen sus juguetes para salir al espacio y emiten más gases de efecto invernadero que miles de familias en un año sin pagar ni un solo euro de impuestos por el queroseno de sus aventuras. Y en la parte baja de dicha pirámide aumenta la desigualdad, la pobreza y la mayoría social ve cómo el marco fiscal carga sobre sus hombros la responsabilidad de dar la vuelta a un sistema donde, en la mayoría de las ocasiones, pinta —y contamina— más bien poco. Cóctel perfecto para una transición injusta que pueda convulsionar los cimientos de nuestra sociedad globalizada y abra la puerta al ecofascismo. Una disyuntiva entre muchos chalecos amarillos muy cabreados o una transición verde justa que haga el planeta más habitable para todos. Una transición verde justa o la barbarie.