

## **La Fundación Renovables aplaude la subida fiscal al diésel, aunque cuestiona si será suficiente para acelerar el cambio tecnológico hacia el vehículo eléctrico.**

**Supone un paso hacia la asunción de la política fiscal activa como una herramienta clave en la transición energética, que debería reflejarse como objetivo de la futura Ley de Cambio Climático y Transición Energética.**

**Existen interrogantes, como la asimetría en los datos de la recaudación propuesta para 2021 y 2022, junto con la necesidad de definir su derivación a financiar proyectos que aceleren la transición energética.**

**La reducción de la bonificación fiscal al diésel solo se aplica al 32% del total, manteniendo el 68% de la tributación actual a los sectores profesionales.**

**Jueves 29 de octubre, Madrid.** La Fundación Renovables aplaude la subida al diésel contemplada en el anteproyecto de Ley de los Presupuestos Generales del Estado para 2021, **siendo un avance hacia una fiscalidad verde y activa, pero insuficiente ante la emergencia climática que estamos viviendo.** En concreto, la medida del Gobierno contempla elevar el tipo impositivo del diésel -esto es, **reducir la bonificación fiscal**- en 3,8 céntimos de euro por cada litro, por lo que el gravamen estatal pasaría de los 30,7 céntimos por litro actuales a los 34,5 del nuevo tipo. Eso sí, el Gobierno recuerda que **seguiría siendo inferior al tipo estatal especial de la gasolina**, 40,07 céntimos por litro, **algo que, desde la Fundación Renovables, consideramos injustificable ya que debería equipararse** puesto que **España es el sexto país que menos grava el consumo de diésel** y solo está por delante de países con menor renta per cápita como Bulgaria, Polonia, Hungría y Lituania, además de Luxemburgo.

Por otro lado, con esta medida, el Gobierno **pretende ingresar unos 450M€ en 2021 y 50M€ en 2022.** Esta asimetría en la recaudación **nos plantea una serie de interrogantes** y nos extraña porque entendemos que debería ser similar en ambos años. Nos preocupa que pueda producirse **una subida transitoria del impuesto**, puesto que la recaudación **debería ser progresiva e ir aumentando año tras año hasta que disminuya el parque de automóviles diésel.**

De acuerdo con **los datos de venta de litros de diésel en 2019**, teniendo en cuenta la recuperación del consumo prevista para 2021 y la reducción de la bonificación propuesta por el Gobierno, **hemos calculado una recaudación anual de 1.409M€, una cifra muy lejana a los 450M€ previstos para 2021.** Es decir, la propuesta del Gobierno mantiene el 68% de la tributación actual del diésel en sectores para su uso profesional, con el fin de no aumentar los costes y de mantener la competitividad en las cadenas de distribución y de transporte, **aplicándose solamente al 32% del total.**

No hay que olvidar la emergencia climática que estamos viviendo, dejando claras las **consecuencias de la contaminación por la utilización de combustible diésel** y, por tanto, de la mala calidad del aire que, entre otros efectos, y según la Agencia Europea de Medioambiente, **causó más de 34.000 muertes prematuras en 2016 en España**, principalmente por la concentración de óxidos de nitrógeno y de partículas de menos de 2,5 micras, propiciadas por un parque de automóviles con más de 13,5 millones de turismos diésel.

Por esta razón, **desde la Fundación Renovables siempre hemos defendido la necesidad de una política fiscal activa** y de una **Ley de política fiscal verde** en materia energética que debe ser finalista en cuanto al gravamen de prácticas no deseables y al fomento de las que sí lo son. Entendemos que es una herramienta indispensable para la transición energética y para mejorar la calidad del aire de nuestras ciudades. Por otra parte, la configuración de los precios finales de los combustibles fósiles debería establecerse a través de un suelo fijo definido con respecto a un precio del petróleo Brent de, por ejemplo, 60 \$/bbl, de manera que si los precios son inferiores a este valor no se trasladen al consumidor y, en todo caso, si se superara este suelo, **incluir en el Impuesto especial de hidrocarburos un incremento de 5 céntimos de € por litro en gasóleos y gasolinas y de 1 € por MWh** en el caso del gas natural. Conjuntamente, todo ello se contempla en **nuestra iniciativa de incluir la eliminación progresiva** de los nuevos vehículos de gasolina y diésel, algo que debería ocurrir en 2025 para el diésel y en 2040 para todos los vehículos de combustión.

**En definitiva, defendemos y aplaudimos la subida impositiva al diésel, pese a ser insuficiente, y reclamamos la respuesta a los interrogantes que plantea, ya que supone un buen primer paso que mantener ante la necesidad de disponer de una política fiscal verde que permita modificar –mediante señales adecuadas de precio– los hábitos de consumo de energía y, por tanto, de cobertura de nuestras necesidades energéticas.**