

FISCALIDAD Y MEDIO AMBIENTE



*Impuesto sobre el daño medioambiental
causado por la instalación de transportes por
cable de la Comunidad Autónoma de Aragón*

SAÚL PÉREZ MARTÍNEZ

0. INTRODUCCIÓN

En los últimos años no han sido pocas las Comunidades Autónomas que han introducido impuestos ecológicos para el desarrollo de su política ambiental. En particular, y sobre todo en los inicios, esto fue especialmente relevante en aquellos territorios con una fuerte implantación de la industria turística, hecho que les llevó a aplicar nuevas figuras tributarias que gravaran el consumo y, al mismo tiempo, protegieran el medio ambiente.

Es por ello que, para este trabajo, seleccionaré un tributo que consideraremos relacionado con la fiscalidad sobre el turismo, si bien ello no se deduce tácitamente de la ley, y a pesar de que éste no grave tampoco, al menos directamente, el consumo. En concreto, se analizará el *Impuesto sobre el daño medioambiental causado por la instalación de transportes por cable* de la Comunidad Autónoma de Aragón, con el objetivo, no sólo de describir la estructura del impuesto, con sus elementos cualitativos (hecho y objeto imponible, supuestos de no sujeción y de exención, sujeto pasivo, devengo del impuesto, elementos de control), y sus elementos cuantitativos (base imponible, base liquidable, tipo de gravamen, cuota íntegra, cuota líquida, cuota diferencial, esquema de sanciones), sino también con la finalidad de derivar una conclusión de su implantación, tanto en términos de la adecuación del sujeto activo, es decir, atendiendo a la naturaleza del problema medioambiental, como en términos de la adecuación del diseño del tributo a los principios impositivos tradicionales.

Asimismo, intentaremos recabar información disponible de la breve vida del tributo en Aragón, así como también revisaremos la experiencia nacional e internacional sobre impuestos que gravan el mismo hecho imponible o similar para, con todo ello, intentar hacer un análisis comparado y crítico. Para todo lo anterior, recurriremos en varios momentos a la literatura empírica disponible, así como a algunos estudios teóricos y econométricos que, hasta la fecha, se han desarrollado sobre el tema.

Baste decir que la fiscalidad medioambiental no está limitada, ni mucho menos, al turismo, existiendo por el contrario muchos otros tributos englobados en categorías que podemos resumir en: fiscalidad sobre el agua, sobre residuos, sobre contaminación atmosférica, sobre vertidos, sobre actividades que inciden en el medio ambiente, sobre grandes superficies, o sobre energías no renovables.

Al final, lo que buscamos no es exclusivamente identificar si este tributo particular permite mejorar el medio ambiente y, por ende, el bienestar social, sino extender las conclusiones para identificar qué tipo de reformas fiscales –verdes- van encaminadas a ello.

1. REFERENCIA LEGISLATIVA. ESTRUCTURA DEL IMPUESTO.

Uno de los métodos propuestos para solucionar las externalidades ambientales es de tipo intervencionista, y consiste en gravar con un impuesto la actividad productiva del agente contaminante. Este tipo de solución aparece de una manera explícita en el principio *quien contamina paga* (MAGADÁN, M. y RIVAS, J., 2006). Pero, para introducir un tributo ambiental en un sistema fiscal preexistente -estatal, autonómico o local- (LÓPEZ-GUZMÁN, T., LARA DE VICENTE, F. y GÓMEZ, A., 2005) hay que reparar como punto de partida en diversas premisas, de forma tal que la figura tributaria responda a verdaderas necesidades ambientales y no a criterios exclusivamente recaudatorios. En todo caso, en puntos posteriores valoraremos, para este impuesto concreto, la incidencia de la política medioambiental en las cuentas públicas, esto es, si su introducción es recaudatoria o neutral.

En cualquier caso, el primer paso pasa por definir y concretar el tipo de problema ambiental que se pretende afrontar con el instrumento fiscal, y determinar el ámbito geográfico de su localización (global regional o local).

El segundo paso será analizar el ciclo de vida del producto contaminante –cómo se produce, se usa y elimina-, con la finalidad de determinar el mejor momento para introducir el tributo, con la pretensión de definir de manera correcta el hecho imponible que se debe gravar (optando, en general, entre las emisiones o el producto) y, teniendo en cuenta el coste administrativo, la eficiencia económica y la relación con el problema ambiental.

El tercer paso será el diseño del sujeto pasivo, de la base imponible y del tipo de gravamen. En lo que respecta al sujeto pasivo, se debe procurar que sea el menor número posible y debería determinarse la posible incidencia impositiva de acuerdo con el principio ya mencionado de *quien contamina paga*. Respecto a la base imponible, deberá establecerse en relación con la actividad económica contaminante y, a ser posible, determinada a través de un régimen de estimación directa. Por último, los tipos de gravamen deberán conducir a internalizar los costes externos ambientales y deberán ser lo suficientemente elevados como para incentivar el cambio de comportamiento del productor o del consumidor.

Sentadas estas bases pasaremos, ahora sí, a analizar el tributo que aquí nos corresponde, el [*Impuesto sobre el daño medioambiental causado por la instalación de transportes por cable*](#), creado por [Ley 13/2005, de 30 de diciembre](#), de Medidas Fiscales y Administrativa en materia de Tributos

Cedidos y Tributos Propios de la Comunidad Autónoma de Aragón (B.O.A. nº 154, de 31 de diciembre de 2005).

CUADRO 1.1

**IMPUESTO SOBRE EL DAÑO MEDIOAMBIENTAL CAUSADO
POR LA INSTALACIÓN DE TRANSPORTES POR CABLE**

Artículo 14. Objeto del impuesto.

El impuesto sobre el daño medioambiental causado por la instalación de transportes por cable tiene por objeto gravar la concreta capacidad económica que se manifiesta en determinadas actividades desarrolladas mediante la utilización de las instalaciones o elementos de dichos sistemas de transporte de personas, mercancías y bienes, como consecuencia de su incidencia negativa en el entorno natural, territorial y paisajístico de la Comunidad Autónoma de Aragón, cuando estén afectos a los siguientes usos:

- a) Transporte de personas en las instalaciones de teleféricos y remonta-pendientes.
- b) Transporte de mercancías o materiales en las instalaciones de remonte utilizadas en el medio forestal.

Artículo 16. Hecho imponible.

1. Constituye el hecho imponible del impuesto el daño medioambiental causado directamente por las instalaciones de transporte mediante líneas o tendidos de cable que se relacionan en el artículo 14.

En el supuesto de instalaciones de transporte afectas a la utilización de pistas de esquí alpino, el daño medioambiental se considerará agravado por el impacto negativo añadido por dicha finalidad.

2. Se entenderá producido el daño medioambiental aun cuando las instalaciones y elementos del transporte descrito se encuentren en desuso o no hayan entrado en funcionamiento.

Artículo 17. Sujetos pasivos.

Son sujetos pasivos del impuesto, en calidad de contribuyentes, quienes realicen las actividades de explotación de las instalaciones o elementos afectos al transporte realizado mediante líneas o tendidos de cable que se enumeran en el artículo 14.

Artículo 18. Base imponible.

Constituyen la base imponible del impuesto las siguientes unidades contaminantes de medida del daño medioambiental:

- 1.º El número y longitud de las instalaciones de transporte por cable de personas.
- 2.º El número y longitud de las instalaciones de transporte por cable de mercancías o materiales.

Artículo 19. Cuota tributaria y tipo de gravamen.

1. La cuota tributaria del impuesto se obtiene de aplicar a la base imponible los siguientes tipos de gravamen:

1.º Transporte de personas en las instalaciones de teleféricos y remonta-pendientes:

- a) Por cada transporte por cable colectivo instalado: 5.040 euros.
- b) Por cada transporte por cable individual instalado: 4.560 euros.
- c) Por cada metro de longitud del transporte por cable de personas: 12 euros.

A la cuota obtenida conforme al punto 1.º anterior se le aplicará, en función de la longitud total por estación expresada en kilómetros de las pistas de esquí alpino a las que se encuentren afectas las instalaciones, el coeficiente que corresponda entre los siguientes:

- a) Hasta 20 km/pista: 1.
- b) De 20 a 40 km: 1,25.
- c) Más de 40 km: 1,5.

2.º Transporte de mercancías o materiales en las instalaciones de remonte utilizadas en el medio forestal. Por cada metro de longitud del transporte por cable de mercancías: 10 euros.

2. En el caso de instalaciones o elementos del transporte mediante líneas o tendidos de cable que se encontraran en situación de desuso durante, al menos, tres años, la cuota tributaria será la que resulte de multiplicar por tres la que hubiere correspondido en función del número y longitud de las citadas instalaciones o elementos de transporte.

Deducciones de la cuota por inversiones

La cuota tributaria íntegra de cada impuesto podrá ser objeto de deducción **hasta el límite del 30 por 100 de su importe**, por la realización de inversiones en bienes del activo material, situados en el ámbito de aplicación del impuesto, **destinadas principalmente a la adopción de medidas preventivas, correctoras o restauradoras del impacto negativo y el efecto contaminante sobre el medio natural y territorial. La deducción será del 20 por ciento del precio de adquisición o coste de producción de las inversiones efectivamente realizadas.**

El resultado de restar la deducción por inversiones a la cuota íntegra será la cuota líquida.

La aplicación de la deducción se encuentra sometida al cumplimiento de los siguientes requisitos:

1º. Las inversiones realizadas deberán ser adicionales o complementarias a las que, en su caso, exija la legislación específica en el ámbito material que corresponda.

Asimismo, las medidas objeto de la inversión deberán ir dirigidas a la prevención, corrección o restauración del daño medioambiental causado, directa y efectivamente, por la concreta actividad contaminante que configura el hecho imponible de cada concepto impositivo.

2º. Las inversiones podrán estar incluidas en programas, convenios o acuerdos, o comprendidos en el marco de una colaboración general con la Administración competente en materia medioambiental o sectorial que corresponda, la cual deberá expedir, en cualquier caso, la certificación de convalidación de la inversión.

3º. No dará derecho a deducción la parte de las inversiones financiada con cargo a las subvenciones y ayudas públicas recibidas por el sujeto pasivo para la realización de las mismas.

4º. Las inversiones de reposición únicamente darán derecho a la deducción en la parte que contribuya, de manera efectiva, a incrementar la protección del medio ambiente.

Las inversiones se entenderán realizadas en el ejercicio en que los bienes sean puestos en condiciones de funcionamiento.

Reglamentariamente se desarrollarán los requisitos, condiciones y procedimiento

El **objeto imponible** de este impuesto responde a la necesaria asunción de un coste por parte de las empresas que, al emplear en su actividad transportes mediante líneas o tendidos de cable, dañan el medio ambiente. Es, en primer lugar, un elemento perturbador del paisaje, y, por esa misma artificialidad, incide negativamente tanto en la flora como en la fauna del territorio aragonés. Además, esas instalaciones pueden originar situaciones de riesgo para la salud humana o suponen, tanto en el caso de teleféricos como de instalaciones en el medio forestal, un impacto negativo sobre un medio (la montaña y el bosque aragoneses) objeto de especial tutela y atención.

El **sujeto pasivo** del impuesto no es el consumidor o usuario, en el caso de las pistas de esquí, sino el titular de la explotación de la correspondiente estación alpina. Esto es, que no se grava (a priori) la práctica del esquí ni la actividad que la propicia, sino el perjuicio en el medio ambiente y en otros valores superiores (territorio, paisaje, flora, fauna) que deben ser protegidos y, en su caso, restaurados. En consecuencia, junto a su intencionalidad extrafiscal, se da una presencia clara de capacidad contributiva en los sujetos pasivos. El empleo de las instalaciones que suponen el elemento objetivo del **hecho imponible** pone de manifiesto una capacidad de intervención en el mercado de producción o distribución de servicios.

Por todo ello, el impuesto grava el daño medioambiental causado por las instalaciones de transporte por cable, sean éstas en su modalidad de transporte de personas en las instalaciones de funiculares, teleféricos y remonta-pendientes de las estaciones de esquí (que pueden ser telecabinas, telesillas y telesquí) o sean de transporte de mercancías o materiales en las instalaciones de remonte utilizadas en el medio forestal. Y, en consecuencia, el hecho imponible se configura por referencia a ese daño ambiental causado por dichas instalaciones, agravado, en el supuesto de instalaciones de estaciones alpinas, por la utilización de las pistas con otros fines tolerados y permitidos (turísticos, deportivos), pero que implican mayores concentraciones humanas, desplazamientos masivos de automóviles o deforestación, entre otros efectos contaminantes o degradantes negativos. Y dicho daño se entiende producido aun cuando dichas instalaciones se encontraran en desuso o no hubieran entrado en funcionamiento.

El hecho imponible se ajusta al objeto de gravamen, pero cuando la instalación del transporte por cable esté afecta a la utilización de pistas de esquí alpino, el núcleo central del hecho imponible -la existencia de un daño medioambiental- se ve incrementado. Por eso mismo, se adapta la estructura de la deuda tributaria a un más intenso daño medioambiental: las estaciones de esquí afectan al medio forestal, atraen masivamente la presencia de personas, perturban el ecosistema y la fauna propia e inciden sobre la calidad del agua que atesoran las montañas en invierno. Es, pues, el sentido extrafiscal del impuesto -a un cualitativamente mayor daño ambiental, mayor gravamen- el que exige un incremento de la deuda tributaria en este concreto supuesto (según la ley).

Finalmente, se ha utilizado una unidad contaminante de medida del daño medioambiental acorde y coherente con ese perjuicio, como son el número y la longitud de las instalaciones de transporte por cable, incrementada por unos coeficientes en el caso de las pistas de esquí -por ese impacto añadido, que no concurre en el supuesto de los remontes forestales- en atención al uso turístico y deportivo de las pistas para la práctica del esquí alpino, que agravan el efecto degradante y contaminante.

1.1. Consideración acerca de la adecuación del sujeto activo

Por definición, el sujeto activo de un impuesto es la administración pública a favor de la cual se establece el impuesto (Estado, Comunidad Autónoma, Corporación Local,...). Como ya hemos mencionado, en el impuesto que estamos analizando ya hemos señalado que es la Comunidad Autónoma de Aragón quien representa esta figura.

Lo que intentaremos hacer a continuación es hacer una valoración sobre ello, atendiendo a las funciones tradicionales del sector público y a la teoría del federalismo fiscal sobre la distribución de los recursos e ingresos entre niveles de gobierno.

Así, deberemos recordar, en primer lugar, que las funciones del sector público son: asegurar un uso eficiente de los recursos, establecer una distribución equitativa de la renta y mantener a la economía en niveles altos de empleo con razonable estabilidad de precios (OATES, W.E., 1.972). Llegados a este punto, hay que subrayar que el sector de la nieve es una de las principales apuestas del Gobierno de Aragón para impulsar el desarrollo de la Comunidad Autónoma y que, gracias al atractivo del Pirineo, donde hay cinco estaciones, pero también a las montañas de Teruel, donde hay otras dos que reciben a miles de valencianos, Aragón es una potencia en este tipo de turismo invernal, que aporta visitantes de alto poder adquisitivo y en el que tiene duros competidores en vecinos como Cataluña, Andorra o el sur de Francia. El paso siguiente sería preguntarnos si el daño generado por esta actividad debiera ser gravado para corregir tal situación. Para ello, deberemos tener en cuenta que el medio ambiente se ha de catalogar como un bien público y que el Estado debe velar por la conservación de la naturaleza, y la actividad turística a la que nos enfrentamos genera, sin lugar a dudas, efectos externos negativos en términos de degeneración de la naturaleza, por lo que si el Estado no interviene, las **empresas** potencialmente contaminantes actuarían atendiendo estrictamente a sus condiciones de coste y beneficio privados.

Por otro lado, siguiendo a CASTELLS, A. (1.988), la atribución de un impuesto a un determinado nivel de gobierno puede suponer la titularidad impositiva (*taxing power*) por parte de este nivel, es decir, la capacidad para poder legislar y dictar disposiciones normativas sobre los elementos tributarios básicos autónomamente, pero también puede suponer sólo la posibilidad de disfrutar de los rendimientos de un impuesto del gobierno central, existiendo un término intermedio, el de disponer de competencias en materia de administración tributaria. A partir de ello, podemos concluir que estamos ante un **tributo propio** de la Comunidad Autónoma y, de acuerdo con la LOFCA¹, no debería recaer por tanto en hechos imposables gravados por el Estado. Hasta aquí ninguna valoración.

¿Podemos encontrar alguna razón para decir que el sujeto activo de este impuesto es inapropiado? La respuesta es negativa, si bien es cierto que tampoco encontraremos una razón de envergadura para afirmar taxativamente que es el apropiado. Para ello recurriremos a las

¹ Ley Orgánica de Financiación de las Comunidades Autónomas, Artículo 6.

recomendaciones de Musgrave (1.983), de las cuales rescatamos las más significativas para nuestro caso de estudio:

- Los niveles medios de jurisdicción deberían gravar aquellas bases que tuvieran una baja movilidad interjurisdiccional.
- Las bases impositivas distribuidas de manera altamente desigual entre subjurisdicciones deberían ser usadas centralmente.
- Impuestos aplicados según el principio de beneficio y tasas sobre usuarios son apropiados a todos los niveles.

Una matización al respecto. Si la base impositiva fuese el consumo (usuarios de esquí), la atribución a la Comunidad Autónoma de sujeto activo incumpliría las dos primeras recomendaciones. En cambio, la base no es (en principio) el consumo, sino las instalaciones de transporte mediante tendidos o líneas de cable. Ello modifica radicalmente la argumentación, puesto que es evidente la inmovilidad de estas instalaciones. Además, se corrige una de las críticas más señaladas a los criterios de Musgrave, y es que, al gravar el capital (o a las sociedades), se lograría gravar los rendimientos (generados también a costa del daño medioambiental) de factores cuyos propietarios no fuesen, en su caso, residentes, y que tampoco se hubiera hecho mediante un impuesto sobre la renta. Los **inconvenientes** pueden venir, por un lado, de la incidencia económica del impuesto (que analizaremos en un punto posterior), lo que traslada también el impuesto a los consumidores; en segundo lugar, que en el sistema actual cabría plantear si no existe, con el impuesto de sociedades, un problema de doble imposición; y, en tercer lugar, que sigue existiendo una distribución desigual de las bases impositivas. Por tanto, según tengan (o le demos subjetivamente) mayor o menor importancia a los inconvenientes señalados concluiremos la correcta atribución de la Comunidad Autónoma como sujeto activo o, por el contrario, nos inclinaremos por que la regulación debería corresponder a un nivel jurisdiccional distinto, en este caso, el estatal.

Respecto al principio de beneficio, si bien no va a ser determinante para valorar la correcta asignación competencial, sí diremos que los ingresos efectivamente obtenidos por la recaudación de los impuestos medioambientales **se destinarán**, deducidos los costes de gestión y colaboración, **a la financiación de medidas preventivas, correctoras o restauradoras del medio ambiente** explotado, degradado o lesionado por el efecto negativo derivado de determinadas actividades contaminantes de los recursos naturales y territoriales en la Comunidad Autónoma de Aragón.

2. AGENTES AFECTADOS POR EL TRIBUTO. SUJETOS PASIVOS.

A la hora de abordar el tema de los sujetos a quienes puede imputarse la obligación de pago, es perceptivo recordar que, en esta temática, el terreno jurídico ha adoptado las soluciones auspiciadas por la ciencia económica, en cuyo seno se ha elaborado como punto de partida el principio denominado *quien contamina paga*, que pretende constituir la base sobre la que descansa la subjetividad tributaria ambiental (VAQUERA, A., 1.999). Siguiendo a este autor, la concreción de este extremo requiere de gran precisión, debido a que únicamente deberían verse gravados por los hipotéticos tributos ecológicos aquellos sujetos que manifiesten una capacidad económica susceptible de constituir un índice de riqueza relacionado con la degradación de la naturaleza.

Para nuestro caso, puesto que nos encontramos ante un hecho imponible que se refiere a instalaciones de transporte que, por sus características, genera un daño ambiental (agravado, además, si éstas quedan afectas a una actividad turística por la utilización de pistas de esquí), la pregunta que deberíamos realizarnos es la siguiente: ¿debería ser contribuyente el propietario-titular de las explotaciones económicas o debería serlo el usuario particular beneficiado por dichas instalaciones? En esta situación, en la que no se trata de servicios de infraestructuras u obras públicas, sino de una actividad privada con un objetivo lucrativo, parece bastante razonable pensar que la respuesta es la primera de las opciones planteadas. Además, también lo es en tanto que, de esta forma, el número de sujetos pasivos en calidad de contribuyentes será muy limitado, facilitándose así su control e inspección.

No obstante, a pesar de ser un criterio acertado, es también a partir del análisis del sujeto pasivo cuando podemos poner en tela de juicio la consideración de este tributo como un verdadero impuesto medioambiental. Razonaremos haciendo un análisis del panorama aragonés en la gestión del turismo de nieve, esto es, de las estaciones de esquí, puesto que el impuesto, a pesar de ser más amplio en la exposición del hecho imponible, se refiere sin lugar a dudas a estas empresas como principales contribuyentes. Así, aunque desde el punto de vista de la actividad caben pocas dudas sobre la intencionalidad medioambiental del impuesto, las dudas sí que surgen, tal vez, desde un punto de vista más estratégico o incluso político.

En Aragón, el sector de la nieve, que es uno de sus principales activos, el grupo *Aramón, Montañas de Aragón*, participado en un 50% por el Gobierno aragonés, ostenta la gestión de cinco de las siete estaciones de esquí de la Comunidad (Formigal, Cerler y

Panticosa, en el Pirineo, y Javalambre y Valdelinares en Teruel). Por tanto, resulta cuanto menos paradójico que sea el Gobierno de Aragón el pionero en el establecimiento de este impuesto, cuando el principal sujeto pasivo va a ser una sociedad mercantil en la que éste participa en la mitad de su capital. No es de extrañar, entonces, que las únicas dos estaciones no gestionadas por el grupo Aramón, Astún y Candanchú, señalen que el impuesto les sitúa en una posición de desventaja frente a las empresas que cuentan con capital público, refiriéndose a las estaciones del Grupo Aramón, y que, para mantener sus cuentas de explotación saneadas, se hayan visto obligadas a incrementar el precio del abono diario en 1,5 euros (y en el resto de modalidades de ticket la proporción correspondiente). Hay que señalar en este punto que el grupo Aramón no ha aumentado los precios en ninguna de sus cinco estaciones, lo que le deja en mejor situación competitiva y, cuanto menos, extiende la duda sobre el verdadero objetivo del impuesto, ya que, por otra parte, y sumando argumentos, el impuesto no logrará la corrección medioambiental, puesto que la decisión sobre la instalación de estas instalaciones de remontes o teleféricos parece no quedar exclusivamente en una decisión empresarial bajo el análisis coste-beneficio.

En este sentido, resulta conveniente acudir a las reflexiones de JIMENEZ, J. (1.996), quien señala que la clave para entender si nos hallamos ante un auténtico tributo ecológico se sitúa en que sus objetivos se relacionen con la defensa del entorno natural y que, a su vez, sus elementos esenciales se estructuren en atención a dicho fin; de otro modo, nos situaríamos ante una exacción que incorporaría algún elemento ambiental, pero que no podría ser conceptuada como “verde” en su totalidad.

3. ESTIMACIONES DE RECAUDACIÓN.

En este epígrafe vamos a intentar estimar la recaudación potencial del Impuesto sobre el daño medioambiental causado por la instalación de transportes por cable de la Comunidad Autónoma de Aragón, que tendría como características principales su simplicidad y su fácil aplicabilidad en la práctica, lo que nos alejaría de las complejidades inherentes a los diseños teóricos de primer óptimo (impuestos pigouvianos), optando por un instrumento ambiental de naturaleza sub-óptima² (GAGO, A. y LABANDEIRA, X., 1.999).

² En primer lugar porque suponemos que el impuesto es aplicado unilateralmente por la Comunidad Autónoma de Aragón, lo que contrasta con la asignación teórica de los impuestos contra problemas ambientales globales a una jurisdicción superior (nacional o mundial). En segundo lugar porque la recaudación no se devuelve en forma de transferencias de suma fija sino que se utiliza sin afectación con los objetivos de reforma fiscal.

Simularemos el impuesto para el año 2.007 y para ello haremos un simple análisis con los datos obtenidos de las diferentes pistas de esquí estimando, para cada caso, su base imponible y aplicando posteriormente el tipo impositivo correspondiente. La información ha sido obtenida de los grupos empresariales que gestionan dichas pistas de esquí, y a partir de ésta he realizado los cálculos atendiendo a los requerimientos que proporciona la ley en cuanto a los elementos cuantitativos del impuesto.

CUADRO 3.1

ESTIMACIÓN DE LA RECAUDACIÓN DEL IMPUESTO SOBRE EL DAÑO MEDIOAMBIENTAL CAUSADO POR LA INSTALACIÓN DE TRANSPORTES POR CABLE

Pistas de esquí	Base Imponible (nº remontes y longitud)	Tipo Impositivo	Cuota previa	Coefficiente (Km. Pistas)	Recaudación Potencial
Cerler	18 remontes 14.205 metros	x 5.040 € x 12 €	261.180 €	71 Kilómetros (x 1,5)	391.770 €
Formigal	22 remontes 20.834 metros	x 5.040 € x 12 €	131.714 €	105,5 Kilómetros (x 1,5)	197.571 €
Panticosa	15 remontes 9.633 metros	x 5.040 € x 12 €	191.196 €	34 Kilómetros (x 1,25)	238.995 €
Javalambre	7 remontes 3.167 metros	x 5.040 € x 12 €	73.284 €	6 Kilómetros (x 1)	73.284 €
Valderinares	10 remontes 3.314 metros	x 5.040 € x 12 €	90.168 €	7,5 Kilómetros (x 1)	90.168 €
Grupo Aramón	72 remontes 51.153 metros	-	-	224 Kilómetros	921.788 €
Astún	14 remontes 10.763 metros	x 5.040 € x 12 €	199.746 €	39,2 Kilómetros (x 1,25)	249.645 €
Candanchú	23 remontes 12.911 metros	x 5.040 € x 12 €	270.852 €	34 Kilómetros (x 1,25)	338.565 €
TOTAL	109 remontes 74.827 metros	-	-	297,2 Kilómetros	1.509.998 €

Elaboración Propia

Los ingresos fiscales totales del impuesto superan el millón y medio de euros, lo que supondría aproximadamente el 0,17% de los ingresos por impuestos directos de Aragón³. Resultaría interesante, aunque no es el objeto de este trabajo, proceder, a partir de estos datos, a un análisis mucho más complejo teniendo en cuenta la traslación de la carga impositiva del impuesto hacia los usuarios y cómo afectarían las reacciones de éstos, observadas en términos de demanda, a la variación de los ingresos de las empresas analizadas, y cómo esto repercutiría, a su vez, en la variación del Impuesto sobre Sociedades (de ámbito estatal).

³ El porcentaje se ha calculado a partir de los ingresos fiscales obtenidos en el cuadro 1 y con la cifra global del presupuesto de ingresos de la Comunidad Autónoma de Aragón para 2.007: $\frac{1.509.998 \times 100}{913.167.449} = 0,17\%$

4. ESCENARIOS ALTERNATIVOS DE RECAUDACIÓN... Y REGULACIÓN.

El papel del sector público a la hora de corregir los problemas medioambientales es muy relevante, sea cual sea el instrumento que se utilice para ello (FERNANDEZ-BOLAÑOS, A., 1.998). Nosotros nos enfrentamos ante un instrumento económico de política medioambiental, y a la hora de buscar escenarios alternativos de recaudación lo haremos en esta misma dirección, si bien resulta conveniente no olvidar que las **medidas de regulación y control** constituyen, por la facilidad de aplicación, uno de los instrumentos tradicionalmente más frecuentes de la política medioambiental. Por tanto, esta sería una primera alternativa, ya no de recaudación, sino de regulación. Con medidas de control directo, las empresas –por imperativo legal- deben cumplir los criterios establecidos por la administración. En este sentido, se puede afirmar que es un instrumento eficaz para alcanzar los objetivos ambientales, ya que las empresas no tienen libertad para decidir el nivel de contaminación que desean (VILLENA, J.E. et al., 2.001).

Es decir, estamos diciendo que una medida en lo referente a estas instalaciones de transporte por cable de personas y mercancías pasaría por la regulación, por ejemplo, estableciendo un límite de tales instalaciones (remontes en las pistas de esquí), así como su longitud, en función de diferentes parámetros o variables que, siguiendo el ejemplo, podrían quedar determinados según el número de kilómetros de pista.

Llegados a este punto resulta conveniente realizar algunas precisiones. En primer lugar, debemos tener en cuenta cuál es la finalidad de un impuesto medioambiental, que no es otra que responder a objetivos regulatorios, puesto que su intención debe ser la reducción de la degradación del medio ambiente. Por tanto, y en segundo lugar, deberíamos preguntarnos si el impuesto analizado logra este objetivo; podríamos contestar afirmativamente, puesto que existe una sanción en términos monetarios por unidad adicional de instalaciones (y de metros adicionales de longitud de éstas). En el caso concreto analizado, el de Aragón, esta respuesta es, si cabe, más dubitativa, en tanto ya se ha señalado que, en gran parte, la construcción de tales instalaciones queda supeditada a la decisión del propio gobierno aragonés!, en tanto que participa en el 50% de la sociedad mercantil que gestiona cinco de las siete estaciones de esquí existentes en esta Comunidad Autónoma. Evidentemente y ante esta disyuntiva, parece sensato y realista pensar que medidas regulatorias y de control como las señaladas, limitando en número y longitud, en función de determinadas variables, la construcción de estas instalaciones, resultaría una medida más efectiva en términos medioambientales.

Pero no cabe duda tampoco que, a pesar del objetivo regulatorio, muchas de las medidas económicas en política medioambiental, en especial los llamados “ecoimpuestos”, tienen implicación en las cuentas públicas en términos de ingresos. En ocasiones, la potencialidad recaudadora de este tipo de impuestos es bastante elevada (quizás menos en nuestro caso concreto, al menos en comparación con otros impuestos). No obstante, la puesta en marcha de estos tributos se puede realizar también buscando una neutralidad desde la perspectiva de la recaudación, lo que llevaría implícito una reducción en algunos impuestos distorsionadores de la actividad económica (del trabajo o del capital, fundamentalmente) en el momento de introducir los ecoimpuestos. Esto favorecería un doble dividendo en la implantación de estos impuestos, ya que, a la mejora de la situación ambiental, se podrían añadir efectos positivos sobre la producción y el empleo (FERNÁNDEZ-BOLAÑOS, A., 1.998).

Siguiendo esta última reflexión, podríamos plantear un nuevo escenario, que pasaría por una posible deducción en el Impuesto de Sociedades si se cumpliera un objetivo establecido por la Administración (por ejemplo, el mencionado anteriormente con la opción regulatoria). Esto puede plantear grandes problemas en la práctica, en tanto que estamos hablando de distintos niveles territoriales (puesto que el Impuesto de Sociedades es de ámbito estatal). Una posibilidad intermedia pasaría por combinar la estructura del actual impuesto (o incluso con tipos más elevados) con la **introducción de deducciones** (que habrían de ser suculentas) por cumplir con los límites que se establecieran. Éstos debieran ser razonables y estudiados minuciosamente, de tal forma que se pudiera lograr, simultáneamente, aminorar los posibles efectos adversos que su puesta en marcha pudiera provocar en la actividad económica y lograr el objetivo medioambiental.

Otros instrumentos o **incentivos de comportamiento**, siempre complementarios a cualquiera de las medias anteriores, serían, por ejemplo, las *garantías de buen fin*, que supondrían la entrega a la autoridad ambiental de una cantidad de dinero en depósito por parte de aquellos agentes que van a iniciar una actividad potencialmente contaminante, con el objetivo de incentivar el cumplimiento de la legislación ambiental que regula dicha actividad, puesto que en caso de hacerlo el agente tiene derecho a recuperar la cantidad entregada (GAGO, A. y LABANDEIRA, X., 1.999).

Para nuestro caso, esta medida sería aplicable para el caso de no ampliar las instalaciones de transporte o remotes existentes, o de no superar un límite prefijado. También lo sería para el caso de nuevas sociedades que se incorporaran a la gestión de estas explotaciones turísticas.

5. VALORACIÓN DEL IMPUESTO. ANÁLISIS CRÍTICO

Llegados a este punto recopilaremos, a modo de síntesis, algunas de las opiniones ya vertidas en los apartados precedentes relacionadas, especialmente, con los elementos cualitativos y cuantitativos del impuesto. Asimismo, y a continuación, haremos un análisis crítico a partir de los siguientes aspectos, no tratados explícitamente hasta ahora: la valoración ambiental y la incidencia económica del impuesto.

Lo primero que se debe hacer es enmarcar este tributo en el panorama de la fiscalidad o, de otra forma, preguntarnos el por qué de su existencia. Para ello, no cabe duda que hemos de pensar en los impuestos como instrumentos, ya no destinados a una finalidad meramente recaudatoria, sino que pueden afectar a la sociedad en la que se establecen influyendo en el comportamiento de los administrados, la distribución de la renta o la actividad económica. Y, una vez comprobada la admisibilidad de la finalidad no fiscal de los tributos, debemos avanzar un poco más con el objetivo de verificar si es posible incluir entre los fines de la política económica y social la salvaguarda del medio ambiente (VAQUERA, A., 1.999). Así, uno de los métodos que se ha venido proponiendo e implantando para solucionar externalidades ambientales es de tipo intervencionista, y consiste en gravar con un impuesto la actividad productiva del agente contaminante⁴. Ahora bien, a pesar de que la utilización de los tributos ambientales tiene como objetivo cambiar comportamientos y no tanto recaudar dinero, en la realidad el tributo ambiental da lugar a ingresos fiscales y, en la práctica, existen tributos verdes finalistas (con una pretensión incentivadora a reducir el daño ambiental), pero también existen otros que su calificación como ambiental es más discutida. En esta última hipótesis es sobre la que nos hemos apoyado en diferentes ocasiones en este trabajo, sobre todo, para dudar de la efectividad del impuesto desde este punto de vista.

Tras contextualizar la existencia del impuesto, se ha hecho una descripción de la estructura del mismo atendiendo a la legislación que lo regula, y posteriormente hicimos un primer inciso en relación al sujeto activo del tributo. Consideramos importante esta reflexión, puesto que los “ecoimpuestos” pueden ser aplicados en ámbitos territoriales muy diferentes, y la correcta elección de la escala territorial es un factor clave para su éxito o fracaso; hemos de advertir, en este punto, que en materia de coordinación ambiental existen puntos de fricción en relación a los impuestos (en contraposición a las tasas y contribuciones especiales, donde

⁴ Esta vía fue propuesta por Pigou, quien suponía que las externalidades eran un fallo de mercado que debía ser corregido mediante un sistema impositivo. En su forma más pura, el impuesto pigouviano consiste en un impuesto por unidad productiva, calculado de forma que su importe coincide con el valor de la externalidad evaluada en el punto óptimo (MAGADÁN, M. y RIVAS, J., 2.006).

las zonas de conflicto son inferiores). En concreto, en los impuestos habrá que respetar los límites que supone la Ley Orgánica al poder tributario de este ámbito territorial, tales como, por ejemplo, la prohibición de recaer hechos impositivos gravados por el Estado. Para valorarlo hemos recordado las funciones del sector público y hemos introducido también algunas teorías del federalismo fiscal, concluyendo que los resultados a los que llegan los autores son favorables a que la toma de decisiones en términos de políticas medioambientales, poniéndolo en relación con el impuesto que estamos estudiando, sea llevada a cabo de una manera descentralizada, debido a que las actuaciones sometidas a tributación pueden localizarse en un territorio determinado, es decir, los focos contaminantes están claramente localizados y, en definitiva, el hecho imponible estaría situado dentro del territorio, jurisdicción y competencia de la Comunidad Autónoma. Un argumento adicional pasaba por recalcar que la toma de decisiones centralizadas podría ser contraproducente teniendo en cuenta que los problemas medioambientales de cada región (o Comunidad Autónoma) son diferentes en muchos casos, lo que la centralización podría provocar ineficiencias allí donde no fuese necesaria la intervención pública.

Por todo ello consideramos que, en una valoración global, la atribución de este impuesto a la Comunidad Autónoma era correcto, si bien hemos hecho a lo largo del trabajo algunas precisiones para señalar que la cesión de la toma de decisiones en lo relativo a la protección del medio ambiente, y en concreto, de este impuesto a la Comunidad de Aragón, puede estar siendo utilizado como una vía para mejorar la competitividad de una sociedad participada por el gobierno aragonés en el mercado turístico de la nieve y la gestión de las pistas de esquí. A esta conclusión llegamos también en el análisis del sujeto pasivo del impuesto. Y en un supuesto más extremo, y siempre hipotético, podríamos situar esta decisión en una estrategia que permita, en primer lugar, la implantación del impuesto, dado que la estructura ya explicada del sector en Aragón garantiza la aceptación del mismo (tan sólo dos estaciones de siete son contrarias) y, en segundo lugar, hacerse con el control mayoritario (y por qué no con el monopolio) de este sector turístico, que se ha convertido en estratégico para el desarrollo económico de la Comunidad.

Posteriormente nos hemos centrado en los elementos cuantitativos del impuesto. Se ha hecho una estimación de recaudación que ha resultado ser bastante coherente con lo presupuestado por el gobierno aragonés, pues esta partida asciende en su presupuesto de 2.007 a la cuantía de 1.700.000 euros (nuestra estimación la situábamos en un millón y medio de euros).

Sobre esta estimación hemos dejado entrever posibles escenarios alternativos con la intención de mejorar la finalidad medioambiental del mecanismo de intervención, que vamos a resumir en:

- regular dicha actividad bajo controles directos o regulatorios, mecanismo conocido habitualmente como de “mandato y control”, que establece normas de obligado cumplimiento para los contaminantes, normalmente definiendo límites a la actividad contaminante;
- establecer deducciones u otro tipo de incentivos que premien un comportamiento “ecológico”. Nos apoyamos en la opinión que algunos autores han realizado sobre esta cuestión: *“deben excluirse también, a nuestro juicio, aquellos gravámenes que persigan un fin meramente penalizador, sin incentivo, para diferenciarlos así de las sanciones, puesto que no serían auténticos tributos”* (VAQUERA A., 1.999); *“el objetivo que se persigue es que el particular se responsabilice por el daño causado al entorno natural creando en su persona una conciencia que le haga buscar otros medios de conseguir el fin deseado pero sin contaminar, es decir, el tributo impulsa hacia vías alternativas mientras que la sanción es inflexible y no ofrece incentivos”*(JIMÉNEZ, J., 1.996);
- por último, aunque no se ha dicho de forma implícita, sí que hemos advertido en alguna ocasión el posible choque de este impuesto con el Impuesto de sociedades. Así, un medio de aplicación no suficientemente estudiado por la doctrina y el legislador, pero que no por ello deja de ser válido y en este trabajo se propone, consistiría en establecer recargos tributarios autonómicos sobre otros tributos (en este caso, estatales), motivados por finalidades ecológicas, si bien no dudamos de los inconvenientes que llevan en sí los recargos, al tratarse de una sobreimposición que genera un rechazo social importante.

5.1. Valoración ambiental

Se entiende que, tras el análisis realizado, nuestro supuesto de partida no es tanto, como se señala en la ley, que el impuesto grave exclusivamente el daño medioambiental causado por las instalaciones de transporte por cable, por suponerlas elementos perturbadoras del paisaje, sino que, más bien, para nosotros se trata fundamentalmente de un impuesto a la actividad turística por la utilización de las pistas de esquí que implica grandes concentraciones humanas, desplazamientos masivos de automóviles o deforestación, entre otros efectos contaminantes o degradantes negativos y que, en todo caso, se ve agravado cuanto mayor número de este tipo de instalaciones de transporte por cable existan y mayor longitud posean. Este argumento, que puede ser subjetivo o incluso cuestionable, lo apoyaremos con el hecho de que el impuesto, en situaciones normales, terminará repercutiendo en los usuarios de esta actividad turística.

Nos parece conveniente, entonces, acudir a la definición de “turismo sostenible” como *“aquel cuya viabilidad en una determinada zona se puede mantener por un período de tiempo indefinido sin reducir la capacidad de las comunidades locales de satisfacer adecuadamente sus necesidades, tanto en la generación presente como en las venideras”*⁵.

Así pues, nos parece sensato sostener que el impuesto pretende, por un lado, evitar el daño paisajístico con este tipo de instalaciones, pero también, y a nuestro juicio con más énfasis, moderar una actividad turística que puede llegar a ser insostenible medioambientalmente. Y este objetivo sólo puede ser viable mediante la intervención del sector público, que deberá definir políticas turísticas y ambientales compatibles con el mantenimiento de la industria, pero también la adecuada respuesta de la industria será imprescindible. Dentro de los efectos puramente ambientales, hay que destacar que, tanto el daño paisajístico provocado por estas instalaciones de transporte por cable como la actividad turística en su conjunto generan problemas de una cierta magnitud y, consecuentemente, cualquier actuación correctora debe ser bienvenida.

Por último, en este sentido, se ha consolidado como concepto operativo imprescindible para el turismo sostenible la “capacidad de carga turística”, que se refiere al número de personas que, en nuestro caso, esta actividad puede sustentar de forma sostenida, sin destruir la base de recursos naturales (FUENMAYOR, A., GRANELL, R. y HIGÓN, F.J., 2.003). Y ya no sólo en lo que se refiere exclusivamente a la actividad de la nieve, sino porque esta afluencia turística también afecta de forma importante a las áreas locales próximas, lo que pone en evidencia la existencia de límites al uso de estos espacios turísticos. Y, en todo caso, estas infraestructuras de transporte por cable incidirán en mayor o menor medida y de un sitio a otro a la hora de concretar el frágil concepto de capacidad de carga anteriormente expuesto.

Por otro lado, el aspecto más relevante en la correcta definición de un impuesto ambiental es la existencia de un buen vínculo con el problema ambiental que se pretende corregir. Que esta relación sea más o menos estrecha depende básicamente del método de estimación de efectos empleado. Si la medición directa no es posible, tendremos que recurrir a métodos indirectos que buscan aproximar la base imponible real mediante indicadores físicos o económicos representativos del deterioro ambiental producido. Según acertemos en esta selección de los indicadores, así resultará la racionalidad ambiental del tributo que estemos utilizando (GAGO, A. y LABANDEIRA, X., 2002).

⁵ Comisión Mundial del Medio Ambiente y del Desarrollo (1987): *Nuestro futuro común*. Alianza, Madrid. Pág.67.

Así, el Impuesto sobre el daño medioambiental causado por la instalación de transportes por cable adopta como indicador físico de la capacidad contaminadora el número de tales instalaciones, su longitud y los kilómetros de las pistas de esquí. En principio, y aunque puedan influir otras variables, parece un indicador bastante correcto tanto para medir el daño paisajístico, como para evaluar el daño en función del número de usuarios que acuden a estas pistas (parece razonable que, a mayores instalaciones más usuarios y también más contaminación). Entonces, la racionalidad ambiental de esta figura es bastante buena, y posee pues, a priori, una alta capacidad para poder alterar las conductas no deseadas (olvidándonos ahora de la especificidad que caracteriza la gestión de las pistas en Aragón y sus consecuencias).

Sin embargo, en lo que se refiere al hecho de que el sujeto pasivo sean las empresas o agentes encargados de la explotación de las instalaciones sólo concordaría parcialmente con el principio de *quien contamina paga* según nuestra argumentación, pues si bien defendemos que se produce un elevado daño medioambiental en el paisaje, también sostenemos que se está intentando limitar o reducir la contaminación proveniente de los turistas. Este aparente “conflicto” puede resolverse con el epígrafe siguiente, en el que observamos que hay una traslación de parte de la carga impositiva hacia los usuarios y, por tanto, repercutiendo la carga de los daños causados entre estos agentes también contaminadores.

En cualquier caso, hay que tener claro que un moderado impuesto turístico puede no necesariamente tener un impacto sobre la situación ambiental. Por lo tanto, no se puede esperar que el mero hecho de la recaudación conlleve el alivio de la presión ambiental ejercida por los turistas. Dos serán los factores claves para aliviar dicha presión: por un lado, la contención del crecimiento turístico; por otro, el comportamiento de las personas.

5.2. Incidencia económica del impuesto

Intentaremos en este epígrafe hacer una consideración acerca de los efectos que sobre la eficiencia del sistema y sobre la renta real de los agentes económicos lleva consigo nuestra figura tributaria. Es lo que se denomina en el argot fiscal “la incidencia económica del impuesto” y que tiene que ver, en gran parte, con el diseño impositivo analizado con anterioridad. Para concretar a qué nos estamos refiriendo con este concepto, recurriremos a lo que Adam Smith, en su obra “La Riqueza de las Naciones” (1.776), establecía como requisito en cualquier sistema impositivo: “*que no fuese costosa la recaudación de los impuestos y que además no desincentivara la actividad económica*”. Es bien sabido que en la realidad este supuesto es

difícilmente realizable y nuestro impuesto, como muchos otros, va a ser un impuesto distorsionante.

La cuestión de los efectos distributivos de los impuestos ecológicos tiene tres aspectos: cómo se distribuye la carga fiscal, qué efectos distributivos tiene el uso de los ingresos (mayor gasto y/o reducción de otros ingresos) y quién se ve más o menos beneficiado por los efectos ambientales positivos (FERNÁNDEZ-BOLAÑOS, A., 2.000). Los trabajos empíricos se han centrado generalmente en la primera cuestión, la del reparto de la carga fiscal; nosotros también lo haremos así.

Así pues, la incidencia distributiva va a depender, en primer lugar, de la capacidad de los oferentes para trasladar la carga fiscal a los demandantes en función de la ratio de las elasticidades precio de oferta y demanda. Además, atendiendo a la capacidad de pago, sería interesante analizar la carga fiscal entre grupos de distinto nivel económico (tanto para los oferentes, como para los demandantes).

En general, la incidencia de un impuesto, es decir, la carga del mismo, la podemos ver por medio de la reducción de la renta real de los individuos. Esta afirmación que puede ser de carácter general, también la podemos aplicar para nuestro caso particular. Siguiendo con la argumentación, podríamos definir la renta real como:
$$\text{Renta Real} = \frac{\text{Renta disponible}}{\text{Precios mercado}}.$$

De esta forma, este impuesto, que traslada la carga fiscal a los usuarios (exceptuamos la situación particular del Grupo Aramón, y nos atenemos a lo que han hecho las otras dos estaciones de esquí, que han incrementado en 1,5 euros el precio de los remontes) puede afectar tanto al numerador como al denominador de esta expresión. Es decir:

- Precios: el impuesto aumenta los precios y disminuye la capacidad adquisitiva de los individuos.
- Renta disponible: renta ganada por los factores productivos (capital y trabajo).

Así, en el primer caso hablamos de análisis de incidencia por el lado de los usos, mientras que en el segundo caso hablamos de análisis de incidencia por el lado de las fuentes.

Análisis de incidencia por el lado de los usos de la renta:

El establecimiento del impuesto puede provocar que algunos usuarios decidan no realizar la actividad, pues el nuevo precio no les compensa, ya que implica una pérdida de

utilidad respecto a la situación anterior. Por tanto, esto es un aspecto a tener en cuenta, pues si lo sumamos a la carga soportada por las sociedades (en caso de que no trasladase la totalidad de la carga), lo que en principio parece adecuarse a la voluntad del gobierno (reducir una actividad con externalidades negativas), podría no ser tan beneficioso si tenemos en cuenta los **efectos recaudatorios**, ya que los oferentes podrían tener unas pérdidas tales que su capacidad adquisitiva disminuyese (y por tanto, se redujese también la capacidad recaudatoria del gobierno, por ejemplo, con el impuesto sobre la renta y el impuesto sobre sociedades).

En relación con esto, otro elemento a considerar pasaría por analizar las elasticidades de la oferta y la demanda para ver sobre quién recae el impuesto en mayor medida y, así, juzgar si realmente ese impuesto aminora o reduce una actividad nociva. En este sentido, parece razonable pensar que el mercado de esquí se caracterizaría por tener una demanda bastante inelástica, en tanto que dista bastante, ya no de tener un sustituto perfecto, sino de tener un sustituto cercano. Y cuanto menor es la elasticidad de la demanda, el impuesto tiene una incidencia mayor en los consumidores. Por otra parte, y aun aceptando que la demanda de dicho mercado sea relativamente inelástica, esa demanda no deja de ser sino una demanda derivada de otra más influyente que es la demanda de servicios turísticos en Aragón construida sobre un flujo de turistas que sí es elástico, y que puede reaccionar al anuncio del gravamen que reducirá su renta disponible para el ocio, optando *ex-ante* o *ex-post* por otros destinos turísticos (MAGADÁN, M. y RIVAS, J., 2.006).

Análisis de incidencia por el lado de las fuentes de la renta:

Introducimos en el análisis de la incidencia del impuesto por el lado de las fuentes de renta nos llevaría a tener que considerar nuevos aspectos que, por otra parte, hacen más complejo el análisis.

En primer lugar, un aspecto a tener en cuenta sería el comportamiento de la tecnología o, dicho de otra forma, cuál es la intensidad factorial (capital – trabajo) de nuestro mercado y de éste en relación con otros. Un segundo aspecto a considerar haría referencia a la movilidad de ambos factores –trabajo y capital-, lo que implicaría conocer cómo son las remuneraciones de los factores en nuestro mercado (y en comparación con otros). En tercer lugar, podríamos preguntarnos cómo es la oferta de factores (por ejemplo, si ésta fuera fija, la oferta sería perfectamente rígida). Otro aspecto, no menos importante, sería el conocer cómo son las preferencias de los consumidores, ya que ello nos ayudaría a averiguar como influye en los consumidores este impuesto.

En todo caso, cuando se grava el capital empleado en un sector (como es el caso), se producen, inicialmente dos efectos:

- Efecto producción. El precio de la actividad turística tiende a subir, lo que hace disminuir la cantidad que demandan los consumidores.
- Efecto sustitución de factores. Como el capital se encarece, las sociedades que gestionan las pistas de esquí tienden a utilizar menos capital y más trabajo (otra vía pasaría por usar el capital de una forma alternativa, bien dándole otros usos no gravados, bien invertirlo en tecnologías sostenibles que dieran lugar a deducciones).

Pero el efecto final sobre la distribución de la renta no es en absoluto independiente de qué se haga con los ingresos generados. Una primera posibilidad, la que se señala en la ley que regula este impuesto, es financiar proyectos ambientales para mejorar la efectividad de las políticas. Otra posibilidad es reducir otros ingresos públicos, alternativa que se suele asociar con el término “reforma fiscal ecológica” y, en particular, con el de “doble dividendo”; en dicho caso los efectos dependerán del grado de progresividad/regresividad de los ingresos disminuidos en comparación con el del nuevo impuesto. Finalmente, la otra alternativa sería distribuir dichos ingresos, o parte de ellos, mediante gasto público adicional o transferencias. Respecto a este tema, se señala que es interesante tener en cuenta que a pesar de que el principal objetivo de toda política medioambiental, incluyendo por tanto nuestro impuesto, ha de ser conseguir una reasignación de los recursos para un uso más racional y provocar un menor daño a la naturaleza, no implica que no se deba atender a los posibles efectos regresivos que sobre la distribución de la renta pudiera producir tal medida. Y esto es así porque una menor regresividad (o una mayor justicia) en la política medioambiental ayudaría a que esta medida gozara de una mayor aceptabilidad social y política, que haría más plausible su aplicación final (FERNANDEZ-BOLAÑOS, A., 2.000).

Por último, uno de los argumentos más vertidos en contra de los impuestos medioambientales radica en los posibles efectos negativos que puedan provocar sobre la competitividad de las empresas o industrias afectadas, pero también, y en general, sobre el bienestar de la población, puesto que representa una mayor carga impositiva soportada por todo un conjunto de agentes. Frente a ello, el concepto de “reforma fiscal ecológica” pretende combinar la recaudación de estos tributos, en general elevada, con una reducción de otros impuestos que afectan negativamente a la economía (renta, consumo,...), mejorando la calidad ambiental a la vez que se eliminan estas otras distorsiones sobre la economía.

6. EXPERIENCIA COMPARADA NACIONAL E INTERNACIONAL.

6.1. La experiencia española

El sistema fiscal español ha sido, por lo general, ajeno a la incorporación de impuestos ambientales, cuando no los ha utilizado de manera colusiva con objetivos extra-ambientales. Esta actitud poco receptiva es observable esencialmente en las haciendas central y local, aunque en las haciendas autonómicas sí que hay una considerable, aunque paulatina, introducción de tributos ambientales. No obstante, las bases teóricas suelen ser bastante pobres y no responden a ningún proyecto global de reforma fiscal verde. En función de ello, nos centraremos en este epígrafe en la imposición ambiental de la hacienda autonómica.

Como se deduce del [Anexo 8.3](#), el establecimiento de tributos propios por parte de las comunidades autónomas se ha concentrado en tres tipos de objetos imposables: los juegos de azar, las tierras infrautilizadas y el deterioro ambiental, siendo este último el más importante. Ordenando y clasificando las figuras tributarias, podemos clasificar éstas en cánones de saneamiento, cánones de vertido, cánones por contaminación, impuesto sobre la contaminación atmosférica, gravamen sobre actividades de riesgo e impuesto sobre instalaciones que incidan en el medio ambiente.

Tomando pues como punto de partida el impuesto que venimos utilizando, resulta difícil encontrar un tributo de características similares. De hecho, la Comunidad Autónoma de Aragón es la única que grava este hecho imponible. No obstante, si hemos de buscar alguna analogía, en todo caso la podemos hacer con el último grupo de impuestos enumerados, esto es, el de instalaciones que inciden en el medio ambiente. Sin embargo, también diremos que hemos venido incluyendo este tributo dentro de la fiscalidad sobre el turismo, característica ésta que puede distanciarla de este grupo. Por tanto, también haremos referencia para el análisis comparativo a algún impuesto sobre el mercado turístico.

Respecto a los ***impuestos sobre instalaciones que incidan en el medio ambiente***, nuestro impuesto comparte algunas características con aquéllos: se trata de impuestos un tanto atípicos y polémicos en el ámbito autonómico; recaen sobre ciertos elementos patrimoniales afectos a actividades mercantiles que repercuten negativamente en el medio ambiente; por último, estos impuestos plantean incógnitas respecto a sus ambiciones ambientales, puesto que ni la externalidad ambiental está clara en todos los supuestos de sujeción, ni el impuesto la explicita de alguna manera, lo que mueve a pensar que los impuestos pretenden simplemente crear nuevas fuentes de financiación (GAGO A. y LABANDEIRA X., 1.999).

Algunos de los ejemplos en la práctica de este tipo de impuestos son los casos de Baleares -1.991-, Extremadura -1.997- y Castilla La Mancha -2.000-, que aprobaron sendos impuestos que recaen sobre la producción y el transporte de energía. La mencionada cuestionabilidad de estas figuras como ambientales tiene su ejemplificación en el hecho de que el impuesto balear fuera tildado de inconstitucionalidad por la razón de que su hecho imponible gravaba la titularidad de los elementos patrimoniales afectos a la realización de actividades contaminantes y no la actividad contaminante en sí. Esta equivocada elección del legislador es corregida en los impuestos extremeño y castellano-manchego, así como también en nuestro impuesto aragonés.

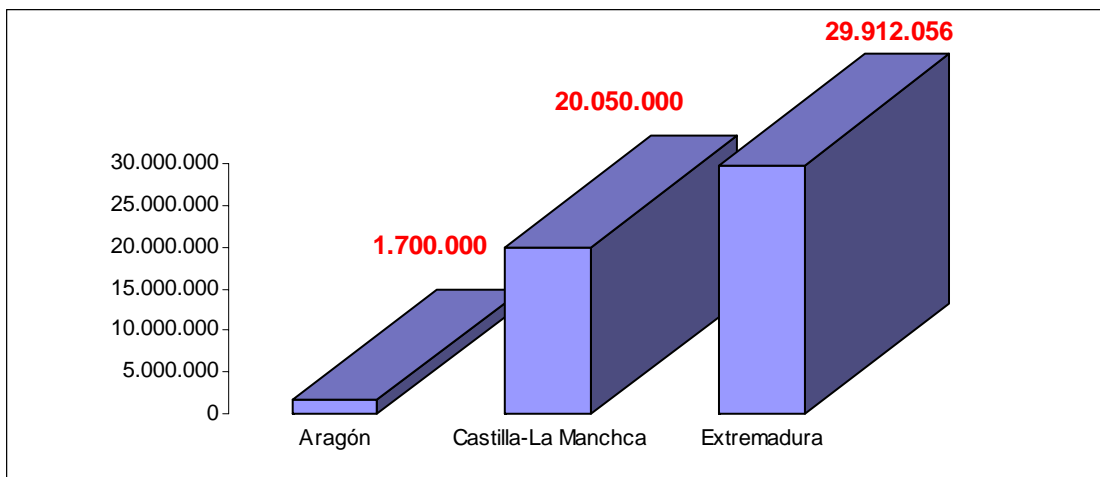
CUADRO 6.1

IMPUESTO SOBRE DETERMINADAS ACTIVIDADES QUE INCIDEN EN EL MEDIO AMBIENTE DE CASTILLA-LA MANCHA

Objeto	Es un tributo que grava directamente la contaminación y los riesgos que sobre el medio ambiente ocasiona la realización de determinadas actividades, con el fin de contribuir a compensar a la sociedad el coste que soporta y a frenar el deterioro del entorno rural.
Hecho imponible	La contaminación y los riesgos que en el medio ambiente ocasionados por cualquiera de las actividades siguientes: <ul style="list-style-type: none"> - Actividades cuyas instalaciones emiten a la atmósfera dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno o cualquier otro compuesto oxigenado del azufre o del nitrógeno. - Producción termonuclear de energía eléctrica. - Almacenamiento de residuos radiactivos.
Sujeto pasivo	Las personas físicas o jurídicas y las entidades a las que se refiere el artículo 35.4 de la Ley General Tributaria que realicen cualquiera de las actividades gravadas por el impuesto.
Base imponible	La base imponible del impuesto está constituida: <ol style="list-style-type: none"> a. En el caso de las actividades descritas en el artículo 2.1 .a), por las cantidades emitidas durante el período impositivo de compuestos oxigenados del azufre o del nitrógeno, expresadas en toneladas métricas equivalentes de dióxido de azufre y de dióxido de nitrógeno, ponderadas por los coeficientes 1 y 1,5, respectivamente. b. En el caso de producción termonuclear de energía eléctrica, por la producción bruta de electricidad en el periodo impositivo, expresada en megavatios hora. c. En el caso de almacenamiento de residuos radiactivos, por la cantidad de los residuos almacenados a la fecha de devengo del impuesto, expresada en kilogramos de uranio total que contienen si se trata de residuos de alta actividad, o en metros cúbicos de residuos almacenados si se trata de residuos de media y baja actividad.
Tipo de gravamen	<ul style="list-style-type: none"> - En el caso de actividades emisoras de compuestos oxigenados de azufre o del nitrógeno: <ul style="list-style-type: none"> o Si BI menor o igual a 500 toneladas anuales: el tipo será de cero euros por tonelada. o Si BI entre 501 y 5.000 toneladas anuales: el tipo será de 34 euros por tonelada. o Si BI entre 5.001 y 10.000 toneladas anuales: el tipo será de 60 euros por tonelada. o Si BI entre 10.001 y 15.000 toneladas anuales: el tipo será de 80 euros por tonelada. o Si la BI superior a 15.000 toneladas anuales: el tipo será de 100 euros por tonelada. - En el caso de centrales nucleares de producción de energía eléctrica, el tipo será de 1,50 euros por megavatio hora producido. - En el caso de almacenamiento de residuos radiactivos : siguientes: <ul style="list-style-type: none"> o Para residuos radiactivos de alta actividad: 5 euros por kilogramo. o Para residuos radiactivos de media y baja actividad: 1.000 euros por metro cúbico.
Cuota tributaria	Será el resultado de multiplicar la base imponible por los tipos impositivos.
Devengo	El período impositivo será el año anual.

Las **diferencias** son notorias. Del hecho imponible se deduce que se trata más bien de impuestos con finalidad energética-ambiental; también se observa un método directo de evaluación del daño ambiental, a partir del cálculo de las emisiones contaminantes producidas. Nuestro impuesto no tiene nada que ver directamente con la energía y utilizaba métodos indirectos u objetivos de medición. Por último, otra notoria diferencia se extrae de la capacidad recaudatoria de los impuestos, si bien esto no explicaría la naturaleza ambiental o no de cada uno de los tributos (ver cuadro 6.2). La única semejanza que podemos concluir sea, tal vez, la del sujeto pasivo. Recae en las sociedades titulares de las instalaciones.

CUADRO 6.2
ESTIMACIÓN DE LA RECAUDACIÓN DE LOS IMPUESTOS ARAGONÉS, EXTREMEÑO Y CASTELLANO-MANCHEGO SOBRE EL DAÑO MEDIOAMBIENTAL.



Elaboración propia a partir de los Presupuestos Generales de 2.007 de las tres Comunidades Autónomas

Como hemos venido ya argumentando, el impuesto sobre el daño medioambiental causado por las instalaciones de transporte por cable de Aragón también tenía, a nuestro juicio, una finalidad indirecta de gravar el turismo, lo que se derivaba de que se trasladaba al consumidor o usuario la carga impositiva y tenía una justificación ambiental, en tanto que esta actividad generaba importantes daños medioambientales puesto que supone concentraciones humanas, desplazamientos masivos de automóviles, deforestación, etc.

Así, mencionaremos por último dentro de esta sección que persigue un objetivo comparativo dentro de la imposición autonómica, la llamada “ecotasa balear”. Aunque ya no se aplique, el *Impuesto sobre estancias en establecimientos turísticos de alojamiento* tenía como objetivo la mejora de la calidad medioambiental de las Islas Baleares y se enmarcaba en un contexto en que se promovía un cambio en el modelo de turismo de masas existente actualmente.

En concreto, la ley señalaba que entre los motivos estaba poder *“implementar las políticas necesarias a fin de que la actividad turística pueda seguir desarrollándose armónicamente y que este desarrollo no implique a medio y largo plazo un riesgo de deterioro irreversible del equilibrio económico y medioambiental”*. El contribuyente pasaba a ser el visitante que pagaba la estancia (y sustituto la empresa hotelera que prestaba el servicio). Su cuota era fija por día de estancia, aunque variable según la clase y categoría del establecimiento. Además, el impuesto se encontraba afectado a la dotación de un fondo para financiar actuaciones de mejora de la actividad turística y de preservación del entorno ambiental. Una vez más, su carácter ambiental era bastante dudoso, si bien pudiera tener efectos favorables si consiguiese una reducción cuantitativa y cualitativa del turismo. Podemos en este sentido observar notorias semejanzas con nuestro impuesto, no tanto por los objetivos que se resaltan en la ley sino como del supuesto que hemos venido asumiendo de querer incidir en el turismo de nieve por las razones ya argumentadas. En cambio, una de las principales diferencias radica ahora en quién recaea legalmente el impuesto.

6.2. La experiencia internacional

Resulta bastante difícil encontrar en el ámbito internacional y, particularmente en el marco europeo, experiencias impositivas que se asemejen a nuestro impuesto. Lo cierto es que en la mayoría de países europeos, especialmente en los del norte, la experiencia sobre ecoimpuestos es más elevada y sofisticada que en nuestro país. Las figuras impositivas tratan, fundamentalmente, de combatir el cambio climático y las principales medidas van dirigidas a establecer impuestos sobre las emisiones, especialmente de SO₂ y de CO₂. No será nuestro objeto analizar este tipo de impuestos que, por otra parte, se están introduciendo cada vez más en las figuras tributarias propias de las autonomías, pero sí diremos, en comparación con nuestro tributo o los similares analizados en el epígrafe anterior, que este otro tipo de impuestos parecen tener un objetivo medioambiental más plausible y menos dudoso o polémico. Otra diferencia importante que implica nuestro relativo retraso en esta materia es que en estos países existe una verdadera ambición de una reforma fiscal verde, que pasa por incrementar la imposición medioambiental y reducir la imposición sobre impuestos que someten el trabajo, explorando el argumento del doble dividendo de carácter económico-laboral. El cuadro 6.3 hace una síntesis de los principales impuestos ambientales en los países de la Unión Europea.

CUADRO 6.3

FISCALIDAD AMBIENTAL EN LA UNIÓN EUROPEA

	Contaminación atmósfera		Automóviles		Insumos agrícolas			Agua	
	CO ₂	Otros	Ventas	Periódico (anual)	Chatarra	Fertilizantes	Pesticidas	Agua	Aguas residuales
Alemania		X	X	X				X	X
Austria		X	X	X					X
Bélgica		X	X	X			X	X	X
Dinamarca	X	X	X	X			X	X	X
España		X	X	X				X	X
Finlandia	X	X	X	X			X	X	X
Francia		X	X	X				X	X
Grecia		X	X	X					X
Holanda	X	X	X	X				X	X
Irlanda		X	X	X					X
Italia		X	X	X					X
Luxemburgo		X	X	X					
Portugal		X	X	X				X	X
Noruega	X	X	X	X		X	X	X	X
Reino Unido		X	X	X				X	X
Suecia	X	X	X	X	X	X	X	X	X

	Residuos			Transporte aéreo		Productos específicos			
	Vert.	Basuras	Residuos peligrosos	Ruido	Otros	Pilas	Neumáticos	Lubricantes	Materias primas
Alemania		X	X	X					
Austria	X	X	X			X			
Bélgica	X	X	X	X					
Dinamarca	X	X	X		X	X			X
España		X							
Finlandia	X	X	X				X	X	
Francia	X	X		X	X				
Grecia		X							
Holanda	X	X		X					
Irlanda					X				
Italia	X	X		X					
Luxemburgo		X							
Portugal					X				
Noruega		X		X	X			X	
Reino Unido	X				X				
Suecia		X				X	X		X

Fuente: LÓPEZ-GUZMÁN T., LARA DE VICENTE, F. y GÓMEZ, A. (2.005)

Sin embargo, Europa no ha sido ajena al turismo como actividad económica importante que no puede escapar a la fiscalidad. La cuestión es la de siempre ¿se trata de verdaderos impuestos medioambientales? En todo caso, muchos países o regiones aplican una tasa o impuesto a los visitantes para recaudar recursos que se destinan a finalidades diversas. Por ejemplo, algunos municipios turísticos de **Alemania** y de **Austria** cobran un tributo de pernocta, llamada *keurtaxe*, y la finalidad recaudatoria es aplicada, entre otras cosas, al mantenimiento de la infraestructura pública y de parques. En *Francia*, la *Taxe de Séjour* (Tasa de Estancia) es un tributo turístico cuyos ingresos se dirigen a la financiación de actividades y obras comunales relacionadas con el turismo (recogida de basuras, limpieza de playas, etc.). En **Italia**, el *imposta di soggiorno*, en **EE.UU.**, **Túnez**, **Grecia**, **Dinamarca**, **Canadá**... también encontramos impuestos de características similares.

Pero los impuestos anteriormente citados no tienen como objetivo generar recursos para finalidades de conservación del medio ambiente. Éste sí es el caso de las dos experiencias siguientes: el *fondo de fideicomiso de Belice* y la *Tasa de Preservación Ambiental del archipiélago de Fernando de Noronha*. En ambos casos se intenta combinar la política ambiental con la política turística, puesto que poseen una estructura y cuantía que pretenden incidir sobre el comportamiento de los turistas y, a su vez, se persigue preservar estos espacios naturales de una presión del turismo no planificada, de la sobreexplotación de recursos y de la contaminación. Por ello, estos instrumentos económicos van encaminados a la provisión, protección, conservación y mejora de los recursos naturales y culturales de estos espacios.

En cualquier caso, en estos ejemplos el impuesto también recae, al menos legalmente, en los turistas o usuarios, en contraposición con nuestro impuesto, que grava a las sociedades que poseen la titularidad de las instalaciones que, según la ley, provocan el daño ambiental.

7. RECAPITULANDO...

La OCDE (1.989) define los instrumentos económicos de la política ambiental como aquellos que producen modificaciones en el comportamiento ambiental de los agentes mediante el simple juego de los incentivos financieros y del mercado. Y la economía ambiental define el problema de la degradación ambiental como un fallo de mercado generado bien por la naturaleza pública de los bienes o por la existencia de una externalidad negativa.

En el impuesto que hemos analizado, el *Impuesto sobre el daño ambiental causado por la instalación de transportes por cable* de Aragón, el fallo de mercado es difícil de definirlo en la práctica: podría ser la no consideración por parte de las empresas de los costes externos, en términos de deterioro paisajístico que generan sus instalaciones. No obstante, este argumento nos parece bastante pobre y hemos partido del supuesto que el impuesto pretendía ser indirectamente una figura que gravara el turismo de nieve por los daños que este provoca, apoyando este argumento en la traslación de la carga impositiva que se produce por parte de los consumidores. También hemos expuesto la especificidad de la gestión de las pistas de esquí en Aragón, donde una empresa participada en la mitad de su capital por el Gobierno de Aragón gestiona cinco de las siete estaciones de esquí alpino existentes en el territorio, lo que presentábamos como paradójico al haber cierta coincidencia, salvando las diferencias, entre sujeto activo y pasivo. Por último, las características de nuestro impuesto y de otros más o menos similares en la experiencia nacional e internacional nos dejan la importante incógnita sobre sus verdaderas ambiciones ambientales.

7. RECAPITULANDO...

La OCDE (1.989) define los instrumentos económicos de la política ambiental como aquellos que producen modificaciones en el comportamiento ambiental de los agentes mediante el simple juego de los incentivos financieros y del mercado. Y la economía ambiental define el problema de la degradación ambiental como un fallo de mercado generado bien por la naturaleza pública de los bienes o por la existencia de una externalidad negativa.

En el impuesto que hemos analizado, el *Impuesto sobre el daño ambiental causado por la instalación de transportes por cable* de Aragón, el fallo de mercado es difícil de definirlo en la práctica: podría ser la no consideración por parte de las empresas de los costes externos, en términos de deterioro paisajístico que generan sus instalaciones. No obstante, este argumento nos parece bastante pobre y hemos partido del supuesto que el impuesto pretendía ser indirectamente una figura que gravara el turismo de nieve por los daños que este provoca, apoyando este argumento en la traslación de la carga impositiva que se produce por parte de los consumidores. También hemos expuesto la especificidad de la gestión de las pistas de esquí en Aragón, donde una empresa participada en la mitad de su capital por el Gobierno de Aragón gestiona cinco de las siete estaciones de esquí alpino existentes en el territorio, lo que presentábamos como paradójico al haber cierta coincidencia, salvando las diferencias, entre sujeto activo y pasivo. Por último, las características de nuestro impuesto y de otros más o menos similares en la experiencia nacional e internacional nos dejan la importante incógnita sobre sus verdaderas ambiciones ambientales.

8. ANEXOS

8.1. Anexo legislativo

LEY 13/2005, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativa en materia de Tributos Cedidos y Tributos Propios de la C. A. de Aragón (BOA número 154).

**CAPITULO II
IMPUESTO SOBRE EL DAÑO
MEDIOAMBIENTAL CAUSADO POR
LA INSTALACION DE TRANSPORTES POR
CABLE**

Artículo 14.—Objeto del impuesto.

El impuesto sobre el daño medioambiental causado por la instalación de transportes por cable tiene por objeto gravar la concreta capacidad económica que se manifiesta en determinadas actividades desarrolladas mediante la utilización de las instalaciones o elementos de dichos sistemas de transporte de personas, mercancías y bienes, como consecuencia de su incidencia negativa en el entorno natural, territorial y paisajístico de la Comunidad Autónoma de Aragón, cuando estén afectos a los siguientes usos:

- a) Transporte de personas en las instalaciones de teleféricos y remonta-pendientes.
- b) Transporte de mercancías o materiales en las instalaciones de remonte utilizadas en el medio forestal.

Artículo 15.—Definiciones.

1. A los efectos de esta Ley, se considerarán como transporte por cable todas aquellas instalaciones compuestas de varios constituyentes, concebidas, construidas, montadas y puestas en servicio para transportar personas, mercancías o materiales. En estas instalaciones, fijas en su emplazamiento, el transporte de personas, mercancías o materiales se realiza en vehículos, remolques por arrastres o remonta-pendientes, en su caso, suspendidos de cables o tirados por cables, los cuales están colocados a lo largo del recorrido efectuado.

2. En particular, se considerará que son transportes de personas por cable las instalaciones siguientes:

- a) Los funiculares y otras instalaciones cuyos vehículos se desplazan sobre ruedas u otros dispositivos de sustentación y mediante tracción de uno o más cables.
- b) Los teleféricos cuyos vehículos son desplazados y/o movidos en suspensión por uno o más cables, incluyendo igualmente las telecabinas y los telesillas.
- c) Los telesquíes que, mediante un cable, tiran de los usuarios pertrechados de equipos adecuados.

3. Asimismo, se entenderá que:

- a) Las telecabinas y los telesillas son transportes de personas por cable de tipo colectivo.
- b) Los telesquíes son transportes de personas por cable de tipo individual. Cuando el telesquí tenga capacidad para más de una persona, se considerará incluido en las modalidades de la letra a) anterior a los solos efectos del impuesto.
- c) Los remotes son transportes de mercancías o materiales utilizados en el medio forestal.

Artículo 16.—Hecho imponible.

1. Constituye el hecho imponible del impuesto el daño medioambiental causado directamente por las instalaciones de transporte mediante líneas o tendidos de cable que se relacionan en el artículo 14. En el supuesto de instalaciones de transporte afectas a la utilización de pistas de esquí alpino, el daño medioambiental se considerará agravado por el impacto negativo añadido por dicha finalidad.

2. Se entenderá producido el daño medioambiental aun cuando las instalaciones y elementos del transporte descrito se encuentren en desuso o no hayan entrado en funcionamiento.

Artículo 17.—Sujetos pasivos.

Son sujetos pasivos del impuesto, en calidad de contribuyentes, quienes realicen las actividades de explotación de las instalaciones o elementos afectos al transporte realizado mediante líneas o tendidos de cable que se enumeran en el artículo 14.

Artículo 18.—Base imponible.

Constituyen la base imponible del impuesto las siguientes unidades contaminantes de medida del daño medioambiental:

- 1.º El número y longitud de las instalaciones de transporte por cable de personas.
- 2.º El número y longitud de las instalaciones de transporte por cable de mercancías o materiales.

Artículo 19.—Cuota tributaria y tipo de gravamen.

1. La cuota tributaria del impuesto se obtiene de aplicar a la base imponible los siguientes tipos de gravamen:

1.º Transporte de personas en las instalaciones de teleféricos y remonta-pendientes:

- a) Por cada transporte por cable colectivo instalado: 5.040 euros.
- b) Por cada transporte por cable individual instalado: 4.560 euros.
- c) Por cada metro de longitud del transporte por cable de personas: 12 euros.

A la cuota obtenida conforme al punto 1.º anterior se le aplicará, en función de la longitud total por estación expresada en kilómetros de las pistas de esquí alpino a las que se encuentren afectas las instalaciones, el coeficiente que corresponda entre los siguientes:

- a) Hasta 20 km/pista: 1.
- b) De 20 a 40 km: 1,25.
- c) Más de 40 km: 1,5.

2.º Transporte de mercancías o materiales en las instalaciones de remonte utilizadas en el medio forestal. Por cada metro de longitud del transporte por cable de mercancías: 10 euros.

2. En el caso de instalaciones o elementos del transporte mediante líneas o tendidos de cable que se encontraran en situación de desuso durante, al menos, tres años, la cuota tributaria será la que resulte de multiplicar por tres la que hubiere correspondido en función del número y longitud de las citadas instalaciones o elementos de transporte.

8.2. Anexos de prensa

Las estaciones de esquí rechazan el impuesto por sus remontes

NEVASPORT.COM (09/01/2006)

Rechazo de empresarios, grandes superficies y estaciones de esquí de Aragón a los nuevos 'ecoimpuestos'.

La implantación de tres nuevos impuestos, agrupados bajo la denominación de 'medioambientales', ha generado un profundo malestar en amplios sectores empresariales que critican, entre otros aspectos, la arbitrariedad con la que se han establecido y la pérdida de competitividad por el perjuicio que suponen para sus cuentas.

Las estaciones de esquí, las grandes superficies comerciales -así consideradas las de más de 500 metros cuadrados- y las industrias que emiten gases contaminantes a las atmósferas comienzan a pagar a partir de este año unos tributos por los que el Gobierno aragonés dice esperar una recaudación total de más de 15 millones de euros, aunque algunos de los afectados estiman que las cifras serán mucho mayores.

El Ejecutivo aragonés descartó a finales del pasado año la puesta en aplicación del llamado céntimo sanitario, es decir, un recargo en el impuesto sobre los hidrocarburos (gasolinas y gasoil) que iría destinado a respaldar el creciente gasto sanitario. La clara impopularidad de la medida, sobre todo en un escenario de galopante subida de los precios del petróleo y el acuerdo de financiación sanitaria, que permite dotar de más recursos de los previstos al sistema de salud, fueron las principales razones para aparcarse esta opción en la que el Departamento de Economía venía trabajando ya en los últimos años.

Sin embargo, el gobierno PSOE-PAR que preside Marcelino Iglesias no renunció a buscar otras vías de incrementar la recaudación fiscal. Así, junto a una serie de deducciones familiares para tratar de edulcorar la decisión, anunció la puesta en marcha para 2006 de tres nuevos impuestos, a los que colocó la etiqueta de 'medioambientales' para una mayor corrección política y que se han introducido a través de la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos de la Comunidad.

Por una parte, se establece un impuesto 'sobre el daño medioambiental causado por las instalaciones de transporte por cable', un tributo que va directamente dirigido a gravar la actividad de las estaciones de esquí, entre las que se ha acogido con malestar e incluso se estudia recurrirlo.

Paradójicamente, el sector de la nieve es una de las principales apuestas del Gobierno aragonés para impulsar el desarrollo de la Comunidad autónoma. Gracias al atractivo del Pirineo, donde hay cinco estaciones, pero también a las montañas de Teruel, donde hay otras dos que reciben a miles de valencianos, Aragón es una potencia en este tipo de turismo invernal, que aporta visitantes de alto poder adquisitivo y en el que tiene duros competidores en vecinos como Cataluña, Andorra o el sur de Francia.

Según la justificación del nuevo impuesto en la ley, el sujeto pasivo 'no es el consumidor o usuario, en el caso de las pistas de esquí, sino el titular de la explotación de la correspondiente estación alpina. Esto es, que no se grava la práctica del esquí ni la actividad que la propicia, sino el perjuicio en el medio ambiente y en otros valores superiores (territorio, paisaje, flora, fauna) que deben ser protegidos y, en su caso, restaurados'. Sin embargo, las instalaciones de Candanchú y de Astún -las únicas que están fuera de la sociedad Aramón, participada por Ibercaja y el Gobierno autonómico- han incrementado en 1,5 euros el precio de sus abonos, con lo que finalmente sí será el usuario, en estos casos, quienes paguen el impuesto.

En concreto, a las estaciones se les cobra 5.040 euros por cada transporte por cable colectivo instalado; 4.560 euros por cada transporte individual y otros doce euros por cada metro de longitud del transporte por cable de personas. A la cuota obtenida se le aplica, además, en función de la longitud total por estación en kilómetros de las pistas, un determinado coeficiente (uno hasta 20 kilómetros por pista, 1,25 hasta 40 y 1,5 si tiene más de 40). En total, el Departamento de Economía del Gobierno aragonés calcula que obtendrá por esta vía 1,7 millones de euros durante el ejercicio.

Aramón, sociedad a la que pertenecen las estaciones pirenaicas de Formigal, Panticosa y Cerler y las turolenses de Javalambre y Valdelinares, no va a alterar los precios actuales por la aplicación del impuesto, a pesar de que, según reconoce, "el impacto de dicho impuesto incidirá directamente en la cuenta de resultados del grupo". Según explica, "es conveniente recordar que el Gobierno de Aragón participa en un 50 por ciento en el capital de Aramón y que, por tanto, ha ejercido un acto de responsabilidad al distinguir sus compromisos de gestión presupuestaria y sus intereses empresariales en un tema tan sensible como es el de la colaboración al mantenimiento del medio natural".

El impuesto sobre el transporte por cable comienza a repercutir en algunas pistas

EL PERIÓDICO DE ARAGÓN (06/01/2006)

La estación de esquí de Candanchú incrementó ayer el precio de los remontes en un 1,5 euros como resultado de la aplicación del nuevo impuesto del Gobierno de Aragón conocido como impuesto sobre el transporte por cable, al igual que ya hizo Astún.

Por su parte, el grupo Aramón, participado en un 50% por el Gobierno aragonés, ha anunciado que no aumentará esta temporada los precios en sus cinco estaciones de esquí: Formigal, Cerler, Panticosa, en el Pirineo, y Javalambre y Valdelinares en Teruel.

[Astún y Candanchú recurrirán el nuevo impuesto sobre el transporte por cable](#)

PIRINEODIGITAL.COM (10/01/2006)

Las estaciones de esquí de Astún y Candanchú han anunciado que van a recurrir el nuevo impuesto sobre el transporte por cable, creado por la Ley 13/2005, de fecha 30 de diciembre de 2005 del Gobierno de Aragón y que entró en vigor el pasado 5 de enero. Los centros jacetanos estiman que la nueva tasa, que ha obligado a incrementar el precio de venta al público de sus respectivos abonos, puede incurrir en un supuesto de duplicidad con el pago de otras tasas, por lo que recurrirán conjuntamente el impuesto.

Tanto Astún como Candanchú señalan que el impuesto les sitúa en una posición de desventaja frente a las empresas que cuentan con capital público, refiriéndose a las estaciones del Grupo Aramón, y explican que, para mantener sus cuentas de explotación saneadas, se ven obligados a incrementar el precio del abono diario en 1,5 euros y al resto de modalidades de ticket se aplicará la proporción correspondiente.

Por su parte, el grupo Aramón, considera que “el impuesto pretende concienciar a los agentes económicos y a los ciudadanos en general sobre la necesaria preservación del medio ambiente, que es una responsabilidad que compartimos”, y explica que el impuesto incidirá directamente en la cuenta de resultados del Grupo, sin que se plantee su repercusión a los clientes de sus instalaciones, “por considerarse un coste fijo empresarial”, apuntan. Por ello, el Grupo no va a alterar los precios actuales de sus abonos, en ninguna de las estaciones de su propiedad.

Además, desde Aramón se comenta que “el Gobierno de Aragón participa en un 50% en el capital del grupo y que, por tanto, ha ejercido un acto de responsabilidad al distinguir sus compromisos de gestión presupuestaria y sus intereses empresariales en un tema tan sensible como es el de la colaboración al mantenimiento del medio natural”.

[Casi 2 millones en impuestos por los remontes](#)

NEVASPORT.COM (13/04/2007)

El impuesto sobre el transporte por cable grava los que trasladan a personas y los que llevan mercancías utilizadas en el medio forestal.

La norma afirma que constituyen un "elemento perturbador del paisaje". En el caso de los remontes el impuesto incluye no sólo la longitud del arrastre -12 euros el metro al año- sino también los kilómetros de pista. Astún paga 250.000 euros, Candanchú 337.000 y Aramón 1.000.000. Ante la mala campaña invernal y tras las peticiones de los empresarios y colectivos del valle del Aragón de solicitar a la DGA "zona catastrófica", el consejero Arturo Aliaga ha explicado que el Gobierno de Aragón ya ha puesto en marcha una línea de créditos para hacer inversiones en las estaciones y que el ejecutivo podría "tocar" el impuesto por cable.

El impuesto grava el daño medioambiental causado por las instalaciones de transporte por cable, sean en su modalidad de transporte de personas en las instalaciones funiculares, teleféricos y remonta-pendientes de las estaciones de esquí, o sean de transporte de mercancías o materiales en las instalaciones de remonte utilizadas en el medio forestal.

La Confederación de Empresarios de Aragón, también ha vuelto ha mostrarse recientemente contrario a estas tasas.

El impuesto del esquí

El sujeto pasivo del impuesto no es el consumidor o usuario, en el caso de las pistas de esquí, sino el titular de la explotación de la correspondiente estación alpina. Esto es, no se grava la práctica del esquí, ni la actividad que la propicia, sino el perjuicio en el medio ambiente y en otros valores superiores, como el territorio, el paisaje, la flora y la fauna, que deben ser protegidos. Constituyen la base imponible del impuesto las siguientes unidades contaminantes: El número y longitud de las instalaciones de transporte por cable de personas, y el número y longitud de las instalaciones de transporte por cable de mercancías o materiales.

9. BIBLIOGRAFÍA

CASTELLS, A. (1.988): *Hacienda autonómica. Una perspectiva de federalismo fiscal*, Barcelona, Ariel.

FERNANDEZ-BOLAÑOS VALENTÍN, A. (1.998): *Incidencia de la política medioambiental en las cuentas públicas: ¿Recaudación o introducción neutral?*, Documentos de Trabajo, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de Albacete, Universidad de Castilla-La Mancha.

FERNANDEZ-BOLAÑOS VALENTÍN, A. (2.000): *¿Es regresiva la política medioambiental?* VII Jornadas de Economía Crítica (<http://www.ucm.es/info/ec/jec7/pdf/com1-9.pdf>)

FUENMAYOR FERNÁNDEZ, A., GRANELL PÉREZ, R. y HIGÓN TAMARIT, F.J., (2.003): *Turismo sostenible y fiscalidad ambiental*, X Encuentro de Economía Pública, Santa Cruz de Tenerife (<http://webpages.ull.es/users/ecopub10/ponencias/ambiental0.pdf>)

GAGO RODRÍGUEZ, A. y LABANDEIRA VILLOT, X. (1.999): *La Reforma Fiscal Verde. Teoría y práctica de los Impuestos Ambientales*, Ediciones Mundi Prensa, Madrid.

GAGO RODRÍGUEZ, A. y LABANDEIRA VILLOT, X. (2.002): “La imposición ambiental gallega” en *Revista Galega de Economía*, vol. 11, nº 2.

JIMÉNEZ HERNANDEZ, J. (1.996): “Hecho imponible o finalidad. ¿Qué califica a un tributo como ecológico?” comunicación presentada al Primer Congreso de Protección Fiscal del Medio Ambiente, Universidad Complutense de Madrid.

LÓPEZ-GUZMÁN GUZMÁS, T., LARA DE VICENTE, F. y GÓMEZ, A. (2.005): “Medio Ambiente y Reforma Fiscal: una Propuesta Autonómica”. *Revista Interdisciplinar de Gestión Ambiental*, nº73, Enero 2.005.

MAGADÁN Díaz, M. y RIVAS GARCÍA, J. (2.006): *Estructura de la Fiscalidad Verde Autonómica*, Septem Ediciones, Oviedo.

MATHEWS, R.L. (1983): “Eficacia y equidad en los impuestos en los países federales” en. *Asignación de impuestos en los países federales*, Centro para la Investigación de las Relaciones Financieras Federales, Universidad Nacional Australiana, Canberra.

MUSGRAVE, Richard A., 1983, “¿Quién debe gravar, dónde y qué?” en *Asignación de impuestos en los países federales*, editado por Charles E. McLure, Jr. (Canberra: Centro para la Investigación de las Relaciones Financieras Federales, Universidad Nacional Australiana).

OATES, W.E. (1.972): *Fiscal Federalism*, Nueva York: Harcourt Brace Jovanovich; versión española, *Federalismo fiscal*, Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local, 1.977.

OCDE (1.989): *Economic Instruments for Environmental Protection*. OCDE, París.

VAQUERA GARCÍA, A. (1.999): *Fiscalidad y Medio Ambiente*, Lex Nova, Valladolid.

VILLENA PEÑA, J.E. et al. (2.001): *Análisis Económico de los Ecoimpuestos: Especial Referencia a una “Ecotasa” Turística en Andalucía*, Junta de Andalucía, Sevilla.

9.1. Webgrafía

Aramón, Montañas de Aragón (<http://www.aramon.es>)

Boletín Oficial de Aragón nº 154 (http://benasque.aragob.es:443/cgi-bin/SUSC/BRSCGI?CMD=VERDOC&BASE=BZHT&PIECE=BOLE&SEC=BUSQUEDA_AVANZADA&DOCN=000102707)

Estación invernal de Astún S.A. (<http://www.astun.com>)

Estación invernal de Canchanchú E.T.U.K.S.A. (<http://www.candanchu.com>)

Impuesto sobre la Instalación de transportes por cable. Gobierno de Aragón (http://portal.aragob.es/servlet/page?_pageid=4774&_dad=portal30&_schema=PORTAL30&_type=site&_fsiteid=1247&_fid=1717269&_fnavbarid=1&_fnavbarsiteid=1247&_fedit=0&_fmode=2&_fdisplaymode=1&_fcalledfrom=1&_fdisplayurl)

Tributos propios de las Comunidades Autónomas. Ministerio Economía y Hacienda (http://www.agenciatributaria.es/fisterritorial/ccaa_tp/cuadroresumen_tp_2007.htm)