



Tráfico de salida de Madrid en la autopista A-3, el día 17. ALBERTO ORTEGA (EP)

España admite que incumplirá su promesa a la UE de gravar más el diésel

El Gobierno argumenta que no cuenta con los apoyos necesarios en el Congreso para la medida, vinculada al desembolso de fondos del Plan de Recuperación

LAURA DELLE FEMMINE
Madrid

Las hojas del calendario van cayendo sin que el Gobierno tenga atados los votos para poder aprobar en el Congreso una de las iniciativas estrella comprometidas en el Plan de Recuperación en materia de fiscalidad verde: la subida de los impuestos al diésel para equiparlos a los de la gasolina. Bruselas ya castigó a España el año pasado por no sacar adelante la medida, recortando el quinto pago que le correspondía. Aunque concedió margen al Ejecutivo para subsanar la falta, la reforma sigue paralizada por la falta de consenso político, según confirman fuentes gubernamentales, cuando resta tan solo un mes para

que finalice el plazo para implementar los objetivos pactados en el mecanismo europeo.

La Comisión Europea restó el año pasado 1.100 millones de euros a España de un total de 24.137 millones correspondientes al quinto desembolso del fondo de recuperación. La minoración se debió al incumplimiento de varias reformas, entre ellas iniciativas fiscales por un importe de 475 millones. Parte de esa cifra ha sido desbloqueada con el sexto pago, aprobado por Bruselas a principios de este mes. Sin embargo, unos 200 millones relativos a la subida de los impuestos al diésel siguen atascados. Fuentes gubernamentales reconocen que no se dan las condiciones para que la medida salga adelante, debido

a que no cuenta con el apoyo del Congreso. Tampoco se ha liberado el dinero bloqueado por no solucionar la elevada temporalidad de los funcionarios interinos, aunque sobre ese asunto el Gobierno ha presentado alegaciones a las instituciones comunitarias.

El Ejecutivo lleva varios años intentando aprobar la equiparación fiscal de gasolina y gasóleo. En 2021, cuando contaba con una mayoría parlamentaria más estable que la actual, trató de incluirla en los Presupuestos Generales del Estado, pero tuvo que retirarla ante la oposición frontal de algunos de sus socios, en particular el PNV. En 2024 y 2025, ya con un respaldo parlamentario más endeble, volvió a poner la iniciativa sobre la mesa, vinculándola ade-

más al mecanismo europeo de recuperación. El rechazo de varios grupos integrantes del bloque de investidura —al PNV se sumaron otras formaciones como Podemos y Junts— echó nuevamente para atrás la reforma.

Hoy juegan en contra tanto la política interna como la coyuntura económica internacional. El bloque de investidura se ha ido resquebrajando con el paso de la legislatura y ha debilitado al Gobierno, desgastado además por los casos de corrupción que han estallado en el seno del PSOE. A ello se suma el contexto exterior: la guerra en Irán ha vuelto a incendiar los precios energéticos y a presionar al alza la inflación. Así: en lugar de incrementar los impuestos verdes, una de las grandes

tareas pendientes de España, ha reducido la carga impositiva sobre los combustibles para mitigar el impacto de la crisis.

Hay que volver atrás en el tiempo varias décadas para encontrar el origen de la ventaja fiscal del gasóleo. La diferencia, que hoy ronda unos 10 céntimos por litro en el impuesto de hidrocarburos, hunde sus raíces en las políticas impulsadas en los años ochenta y noventa del siglo pasado, tanto en España como en el resto de Europa. Entonces, se fomentó su uso por ser más eficiente y considerarse menos contaminante. Con el tiempo, parte de esos argumentos se vinieron abajo: aunque los motores diésel emiten menos dióxido de carbono, generan más óxidos de nitrógeno y producen partículas nocivas.

Los socios de la UE se comprometieron a llevar a cabo amplias baterías de reformas e inversiones acordadas con Bruselas a cambio de recibir, de forma escalonada, los recursos del plan europeo de recuperación. España, junto con Italia, ha sido el principal beneficiario del mecanismo, con la asignación de más de 160.000 millones de euros entre subvenciones y créditos. Pero esa oportunidad histórica se ha chocado en parte con la realidad: la enorme complejidad de digerir semejante volumen de recursos en tan poco tiempo, puesto que este año el mecanismo se agota.

La fecha límite para implementar las reformas e inversiones asociadas al plan se ha fijado el 31 de agosto, y el 30 de septiembre expira el plazo para solicitar el dinero. Ante estos términos y la dificultad para ejecutar lo acordado, varios Estados miembros han renunciado a parte de las ayudas, a la vez que Bruselas ha concedido más flexibilidad para simplificar los planes nacionales y agilizar los desembolsos.

España también se ha beneficiado de esta discrecionalidad: ha renunciado al 75% de los créditos y ha ajustado sus hitos y objetivos, es decir las reformas e inversiones asociadas al fondo de recuperación, para facilitar su implementación. El Gobierno impulsó una gran adenda en 2023, con una amplia reprogramación de los compromisos pendientes, e impulsó más ajustes en los años posteriores, con una simplificación a finales del año pasado para salvar la llegada de 25.000 millones en subvenciones.