

Funcas calcula que la rebaja fiscal a los carburantes ahorrará 90 euros a los hogares

La fundación de las antiguas cajas de ahorros estima un alivio tributario de hasta 290 euros para los hogares ricos, que destinan muchos más recursos al uso del vehículo privado

PABLO SEMPERE
MADRID

El primer paquete de respuesta a la crisis desatada en Oriente Próximo, aprobado ayer en el Congreso de los Diputados, pivota sobre una serie de rebajas fiscales a la energía con el objetivo de aliviar a hogares y empresas ante el encarecimiento que están experimentando los combustibles y ante el posible escenario inflacionario que se cierne sobre la economía si la guerra se enquista en el tiempo.

Una de las medidas estrella consiste en una bajada de los impuestos de los carburantes, tanto en el IVA como en el gravamen de hidrocarburos, que se prolongará hasta el mes de junio. Según una estimación del centro de estudios Funcas, la fundación de las antiguas cajas de ahorro, la medida supondrá un ahorro fiscal medio de 90 euros para los hogares españoles si la medida está vigente hasta junio.

Sin embargo, el plan amenaza con llegar a las familias con una intensidad muy dispar en función del nivel de renta, al menos en lo que respecta a los descuentos a gasolina y diésel.

Funcas publicó ayer una estimación del impacto que tendrá la rebaja a los combustibles en los contribuyentes, siempre según su grado de ingresos. La conclusión principal es que la rebaja fiscal dista de ser homogénea, dejando asomar un carácter regresivo. Según el análisis, los hogares más ricos disfrutarán de un ahorro de unos 290 euros en los tres meses de horizonte que tiene la medida, mientras que los más pobres obtendrían tan solo 10 euros de alivio.

Desiderio Romero, doctor en Ciencias Económicas por la Universidad Complutense de Madrid e investigador en Funcas, explica que, al tratarse de una reducción impositiva aplicada directamente sobre el consumo –y no sobre la renta–, el alivio final depende esencialmente del volumen de carburante utilizado. Y ahí es donde emergen las



Surtidores de una gasolinera. EUROPA PRESS

grandes diferencias, ya que los contribuyentes con mayores ingresos concentran también un mayor uso del vehículo privado, tanto en número de coches como en kilómetros recorridos. A la distinta intensidad de consumo hay que sumarle otros factores estructurales, como una mayor motorización, vehículos de mayor tamaño y un uso más intensivo del transporte privado en los hogares con más recursos.

Para estimar el impacto de la rebaja, Romero ordena a todos los hogares en función de su nivel de renta y los agrupa en deciles, es decir, en diez tramos iguales que van desde el 10% más pobre al 10% más rico de la población. El colectivo más acaudalado, a su vez, se divide en otras 10 partes iguales para tener una representación más exacta de la muestra.

A partir de ahí, Romero cruza esa clasificación con información sobre el consumo de carburantes para calcular cuánto gasta cada grupo en gasolina y diésel. Con esos datos, el

experto simula el efecto de la rebaja fiscal aplicando la reducción impositiva al gasto estimado en cada decil o percentil. "Al ser una rebaja igual para todos, de unos 30 céntimos por litro, el beneficio fiscal crece a medida que crece el consumo", resume Romero.

Medidas efectivas

El informe también subraya que este tipo de medidas generalizadas, aunque efectivas a corto plazo para contener el impacto de los precios, presentan limitaciones desde el punto de vista distributivo.

Al no discriminar por nivel de renta, una parte significativa del gasto público (en forma de menor recaudación) termina concentrándose en los hogares que menos lo necesitan.

En este sentido, Funcas advierte de que las rebajas fiscales sobre los carburantes tienden a reproducir, e incluso amplificar, las desigualdades, al tiempo que reducen los incentivos al ahorro energético.

Una solución más efectiva, aunque también más

difícil de articular, es poner en marcha ayudas directas que recaigan en los contribuyentes que más lo necesitan. Sin embargo, recuerda Romero, además de su complejidad, esos mecanismos son menos útiles a la hora de intentar controlar la inflación en el corto plazo.

Algunas rebajas en impuestos indirectos son regresivas porque benefician proporcionalmente más a los hogares con mayores ingresos. Es el caso de los descuentos sobre carburantes, que favorecen más a quienes consumen más gasolina o diésel.

Pero hay excepciones, recuerda el experto, ya que en el entorno rural, por ejemplo, las familias no tienen más remedio que coger el coche ante la falta de alternativas de transporte público.

Otras rebajas fiscales, por ejemplo sobre la electricidad, no tienen ese carácter del todo regresivo. Al ser un bien de primera necesidad, todos los hogares lo consumen y los pobres destinan una mayor parte

de sus ingresos al pago de la luz, por lo que un descuento relativo representa un ahorro proporcionalmente mayor.

Según explicó en un documento reciente Jorge Galindo, director de EsadeEcPol, la rebaja del IVA a la electricidad, cuando estuvo vigente en 2022, mantuvo un perfil distributivo favorable: restó 1,59 puntos al IPC de los hogares de menos ingresos frente a 0,76 de los más acaudalados, "gracias al peso mucho mayor de la electricidad en el gasto de los hogares pobres (más del 5%) frente al de los ricos (menos del 2%)".

Pero además, "y esto es importante", abaratar la electricidad frente a los combustibles fósiles "mejora la señal de precios relativa para ganar eficiencia e independencia energética a largo plazo", añade.

Por eso, si se pretende que los hogares desplacen calefacción de gas y transporte fósil hacia electricidad, "reducir la fiscalidad eléctrica puede ser una herramienta útil".

Al no discriminar por renta, parte del gasto público se concentra en los hogares más ricos