

MEJOR USO DEL DINERO PÚBLICO: EL FIN DE LAS SUBVENCIONES AL COMBUSTIBLE PARA EL SECTOR PESQUERO EUROPEO. RESUMEN EJECUTIVO

La flota pesquera de la UE ha quedado exenta de entre 800 y 15 700 millones de euros en impuestos sobre el combustible entre 2010 y 2020. El Pacto Verde Europeo y el paquete Fitfor55 exigen a las industrias que reduzcan las emisiones y recorten las subvenciones a los combustibles fósiles. En la propuesta de revisión de la Directiva sobre Fiscalidad de la Energía (DFE), el tipo impositivo propuesto para el combustible de la industria pesquera es tan bajo como 0,036 euros por litro; aproximadamente 20 veces inferior a los tipos impositivos medios utilizados para el transporte por carretera (0,67 euros por litro). Sin embargo, la eliminación de las subvenciones al combustible no implica necesariamente una reducción del apoyo global al sector pesquero: 17 subvenciones alternativas superan a las subvenciones al combustible desde el

punto de vista medioambiental, social y económico, con una puntuación media de impacto del 188% sobre las subvenciones al combustible. Con un impuesto de 0,33 euros por litro en 2019 (el nivel mínimo de imposición aplicable a los carburantes especificado en el Reglamento del Consejo de la UE sobre la imposición de los productos energéticos), la UE podría haber pagado los salarios de veinte mil pescadores durante un año o seis mil proyectos de reducción y descarbonización de la energía. Esto significa que 0,036 euros por litro no reflejan el precio de la contaminación por carbono. La eliminación de las subvenciones a los combustibles es un primer paso necesario para una transición justa hacia una pesca de la UE de bajo impacto y bajas emisiones de carbono.

Exenciones fiscales para flotas de la UE

Este informe demuestra que, en 2019, la flota a gran escala de la UE quedó exenta de pagar 71 millones de euros en el escenario impositivo más bajo (0,036 euros por litro), mientras que esta cantidad habría sido de 653 millones de euros a 0,33 euros por litro y de 1.300 millones de euros a 0,67 euros por litro. En el caso de la flota de pequeña escala de la UE, habría sido de 3,1 millones de euros, 28 millones de euros y 57 millones de euros, respectivamente.

| Referencia año 2019 | Litros | Impuestos de €0.036 por litro en € | Impuestos de €0.33 por litro en € | Impuestos de €0.67 por litro en € | Toneladas de CO ₂ |
|-----------------------------|----------------------|------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|
| FLOTA ARTESANAL | 84,804,624 | 3,085,428 | 28,283,087 | 57,423,237 | 231,194 |
| FLOTA DE GRAN ESCALA | 1,956,540,055 | 71,229,515 | 652,937,220 | 1,325,660,417 | 4,953,048 |

NOTA: Las cifras del tipo impositivo propuesto por la Comisión en la Directiva sobre Fiscalidad de la Energía (DFE) revisada son de 0,0351 euros/litro (o 3,51 céntimos/litro), lo que supone una diferencia de 0,09 céntimos por litro respecto a las cifras recogidas en el informe (0,036 euros/litro). Esto se debe a una diferencia en la conversión de gigajulios a combustible marítimo. No hemos actualizado todas las cifras del informe para reflejar este cambio, ya que la diferencia es ínfima y no influye significativamente en los ingresos fiscales que propone la Comisión.



Utilizar subvenciones alternativas para hacer el bien

En lugar de perderse en exenciones del impuesto sobre el combustible, los ingresos fiscales podrían servir para subvenciones alternativas que tendrían mayores repercusiones positivas a nivel medioambiental, social y económico (Figura A). En 2019, un impuesto de 0,33 euros por litro podría sufragar simultáneamente numerosas medidas de seguridad marítima (5.049), proyectos de protección de especies acuáticas (3.267) e iniciativas de formación profesional (3.172). Al mismo tiempo, podrían subvencionarse proyectos más costosos, como la reducción y descarbonización de la energía (99) y proyectos de gestión pesquera (86).

Si nos centramos en ámbitos de crucial importancia para la UE, los ingresos fiscales podrían haberse invertido en mantener 20.328 puestos de trabajo para pescadores durante un año o en posibilitar 6.527 iniciativas de reducción y descarbonización de la energía.

Para leer el análisis completo y obtener descripciones de subvenciones alternativas, haga clic [aquí](#).

Exenciones fiscales y subvenciones alternativas para la flota española

En 2019, un tipo de impuesto de 0,33 euros habría generado 193 millones de euros de ingresos. Estos ingresos podrían haberse dividido a partes iguales entre seis subvenciones alternativas: apoyar el 3% de los salarios de los pescadores españoles e iniciativas de formación profesional para el 9% de todos los pescadores. Además, podría haber financiado medidas de descarbonización para el 1% de la flota, prácticas regenerativas para el 2% y equipos de pesca de bajo impacto para el 4%. De media, estas subvenciones

alternativas tienen una puntuación de impacto de 7,7, lo que supone una mejora del 192% en comparación con el uso de subvenciones al combustible (esta puntuación de impacto sigue siendo la misma para Francia y Alemania).

Exenciones fiscales y subvenciones alternativas para la flota francesa

En 2019, un tipo impositivo de 0,33 euros habría generado 109 millones de euros de ingresos. Estos ingresos fiscales podrían haberse dividido a partes iguales entre seis subvenciones alternativas: apoyar el 7% de los salarios de los pescadores franceses e iniciativas de formación profesional para el 19% de todos los pescadores. También podría haber financiado medidas para reducir el consumo de energía y promover la descarbonización para el 1% de la flota, prácticas regenerativas para el 2% y equipos de pesca de bajo impacto para el 3%.

Exenciones fiscales y subvenciones alternativas para la flota alemana

En 2019, un tipo impositivo de 0,33 euros habría generado unos ingresos de 12 millones de euros. Estos ingresos fiscales podrían haberse dividido a partes iguales entre seis subvenciones alternativas: apoyar el 6% de los salarios de los pescadores alemanes e iniciativas de formación profesional para el 16% de todos los pescadores. Además, la financiación podría haberse utilizado para reducir el consumo de energía y promover la descarbonización del 1% de la flota, adoptar prácticas regenerativas para el 1% y adquirir equipos de pesca de bajo impacto para el 2%.

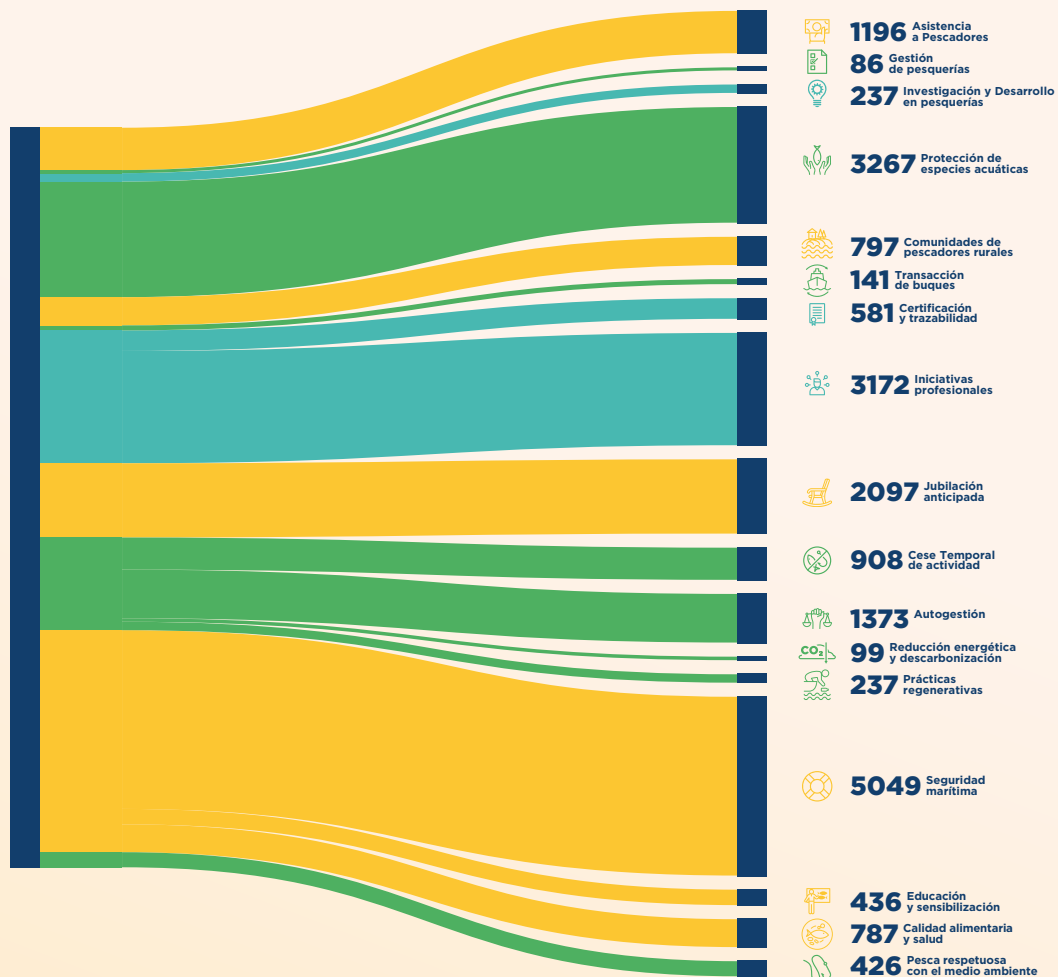


Figura A. Los impuestos sobre los carburantes podrían distribuirse equitativamente entre las 17 subvenciones alternativas. Junto a cada subvención se indica el número de iniciativas que podrían financiarse con 0,33 euros por litro. Los colores indican las subvenciones dedicadas al aspecto medioambiental (verde), social (amarillo) y económico (azul).



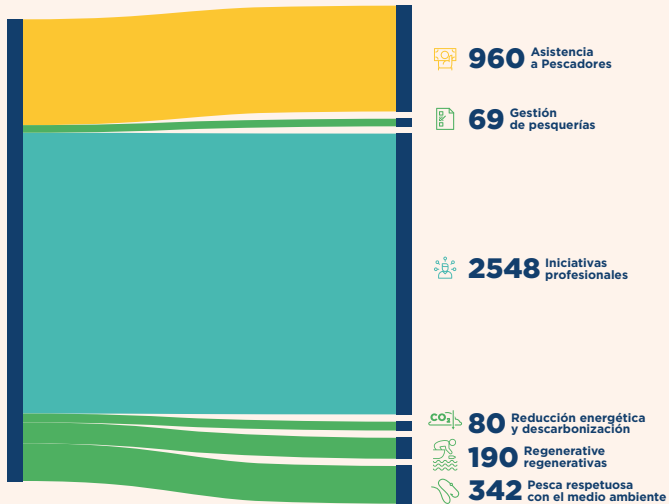


Figura B. Las subvenciones a los carburantes en España

podrían distribuirse equitativamente entre las subvenciones alternativas seleccionadas. Un impuesto de 0,33 euros por litro habría generado 193 millones de euros en impuestos en 2019. Los números que aparecen junto a las subvenciones se refieren al número de iniciativas que podrían financiarse con dichas subvenciones. El grosor de los enlaces indica el número de tipos de subvenciones que podrían financiarse. Los colores indican las subvenciones dedicadas al aspecto medioambiental (verde), social (amarillo) y económico (azul).

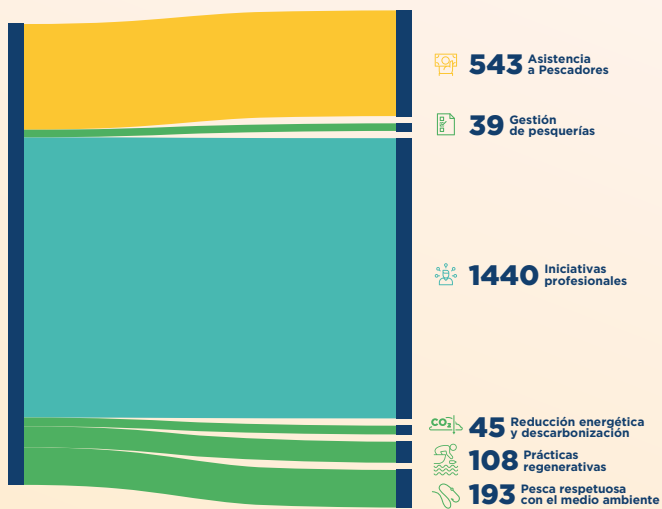


Figura C. Las subvenciones a los carburantes en Francia

podrían distribuirse equitativamente entre las subvenciones alternativas seleccionadas. Un impuesto de 0,33 euros por litro habría generado 109 millones de euros en impuestos en 2019. Los números que aparecen junto a las subvenciones se refieren al número de iniciativas que podrían financiarse con dichas subvenciones. El grosor de los enlaces indica el número de tipos de subvenciones que podrían financiarse. Los colores indican las subvenciones dedicadas al aspecto medioambiental (verde), social (amarillo) y económico (azul).

Autores:

Dra Laura G Elsler
consultora independiente, Stockholm, Sweden

Dra Maartje Oostdijk
consultora independiente, Reykjavik, Iceland

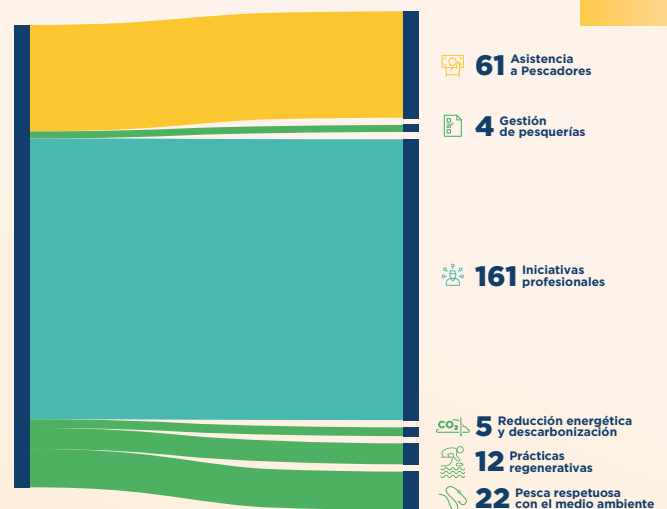


Figura D. Las subvenciones alemanas a los carburantes

podrían distribuirse equitativamente entre las subvenciones alternativas seleccionadas. Un impuesto de 0,33 euros por litro habría generado 12 millones de euros en impuestos en 2019. Los números que aparecen junto a las subvenciones se refieren al número de iniciativas que podrían financiarse con dichas subvenciones. El grosor de los enlaces indica el número de tipos de subvenciones que podrían financiarse. Los colores indican las subvenciones dedicadas al aspecto medioambiental (verde), social (amarillo) y económico (azul).



Our Fish

ClientEarth



NoFuelSubsidies

stopfossilfuelsubsidies.eu