

## ECONOMÍA / POLÍTICA

# Sánchez promete a Bruselas una fuerte subida de impuestos

**REFORMA FISCAL/** Se compromete a realizar una catarata de aumentos fiscales este año, en 2022 y en 2023 en la actualización del Plan de Recuperación publicada al día siguiente de las elecciones de Madrid.

Mercedes Serraller Madrid

El Gobierno se compromete con Bruselas a realizar una fuerte subida de impuestos este año, en 2022 y en 2023. Así lo ha publicado en la enésima actualización del Plan de Recuperación, cuya supuesta versión final remitió a la Comisión Europea el viernes, pero que no ha dado a conocer en sus detalles más polémicos hasta ayer, al día siguiente de las elecciones en la Comunidad de Madrid. En 2021, promete que entren en vigor los nuevos impuestos a plásticos y residuos, además del pago de las *tasas Google y Tobin*, que retrasa desde hace meses. En 2022, se subirá la fiscalidad del diésel y se revisarán los impuestos sobre matriculación y circulación y gases fluorados. Y en 2023 entrará en vigor un alza aún mayor, que afectará a Sociedades, Patrimonio y Sucesiones y que eliminará 15 beneficios fiscales de los grandes impuestos en estos tres años.

Hasta aquí, lo publicado ayer que se prevé realizar, proyectos que se han escondido durante la campaña de los comicios madrileños. Pero cabe recordar que justo antes, la propia ministra de Hacienda, María Jesús Montero, aseguró el 12 de abril en la presentación del comité de expertos para la reforma fiscal que aunque dichos expertos entregarán sus conclusiones en febrero de 2022 y muchas de las reformas se tramitarían de cara a 2023, el Gobierno preveía realizar algunas modificaciones de urgencia ya en 2022, entre las que mencionó Sociedades, ahora con la ex-



El presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, y la presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen, en Bruselas el pasado septiembre.

clusa del plan de Biden de un Impuesto sobre Sociedades global –que no afectaría a empresas españolas como está planteado–, y de Patrimonio y Sucesiones y Donaciones.

El golpe fiscal que se avecina se acompaña de un “incremento gradual” de la base máxima de cotización y de la pensión máxima antes de que termine 2022.

El Gobierno plantea que los impuestos sobre plásticos y sobre residuos se remitirán a las Cortes en el segundo trimestre de 2021 para que entren en vigor en el tercero, y en el primero de 2022 se revisarán los impuestos sobre matriculación y circulación.

Asimismo, en el segundo

trimestre de 2022, se aprobará la reforma del Impuesto sobre Gases Fluorados y en el cuarto trimestre de 2022 se revisará la imposición sobre los hidrocarburos, con la finalidad de revisar las bonificaciones fiscales del diésel y equiparar su precio final al de la gasolina. El encarecimiento del diésel, que sería en una primera subida de unos 500 millones y penalizará a unos 500.000 autónomos, se cayó en los Presupuestos de 2021 en la negociación con el PNV.

El Gobierno se compromete también con Bruselas a revisar quince beneficios fiscales entre 2021 (a partir del segundo trimestre) y 2024, que no detalla, y que serán selec-

cionados por Hacienda. Cada uno de esos tres años se realizará una evaluación de cinco beneficios fiscales.

Así, en el primer trimestre de 2022, 2023 y 2024 se presentarán el correspondiente informe y las conclusiones del análisis de los beneficios fiscales analizados en el ejercicio anterior, y en su caso, se tomarán las decisiones de reforma, “si la situación económica lo permite” que, en cualquier caso, se aprobaría en el primer trimestre de 2023, con el resto de la reforma fiscal.

En 2021, el Gobierno ya ha recortado de 8.000 a 2.000 euros la deducción a los planes de pensiones individuales y estuvo estudiando hasta el

último minuto subir el IVA a sanidad y educación privada, cuyas respectivas exenciones la AIREF ha cifrado en 3.457 millones.

“De este modo, se plantea la realización de una revisión exhaustiva de los beneficios fiscales existentes con el fin de verificar si cumplen los objetivos para los que fueron aprobados y si el coste que suponen, en términos de merma recaudatoria, resulta justificado”, reza el documento, que cifra en 60.000 millones el importe de los actuales beneficios fiscales y que no excluye, en cambio, crear nuevos beneficios.

En el Plan de Recuperación que se publicó el viernes, se

**En 2021, en vigor el impuesto a plásticos y a residuos; Diésel, circulación y matriculación en 2022**

**En 2023, viene un alza en Sociedades, Patrimonio y Sucesiones y podría adelantarse**

**Calviño tacha de “errata” el fin de la tributación conjunta en el IRPF planteada a Bruselas el viernes**

plantea a Bruselas la supresión de la deducción por tributación conjunta en el IRPF, lo que ayer la vicepresidenta para Asuntos Económicos, Nadia Calviño, calificó de “errata”.

El mandato que ha dado el Gobierno al comité de expertos es realizar un “examen en profundidad” de las diferentes figuras del sistema fiscal para acercar la tributación española a la media de la UE. Como resultado, añade, se prevé “incrementar la suficiencia recaudatoria” del sistema tributario de acuerdo con el compromiso de sostenibilidad del gasto público, ya que los actuales ingresos públicos tienen “margen de crecimiento en el medio plazo”. El Ejecutivo sitúa la brecha de presión fiscal con la UE en unos 7 puntos de PIB, en cerca de 70.000 millones.

Así, apunta que los expertos deberán prestar especial atención a la fiscalidad medioambiental, a la societaria, a la digital y a la armonización de la tributación patrimonial. Y aquí plantea la armonización al alza de Sucesiones y Donaciones y Patrimonio para obligar a Madrid a subirlos, con el fin de “garantizar un nivel de imposición “mínimo y coordinado, evitando la competencia fiscal perjudicial entre las comunidades”.

## El Gobierno comunica a la Comisión que en 2024 se pagará peaje en todas las autovías

El Gobierno ha informado a Bruselas de que quiere imponer el pago de peaje en todas las autovías, medida que espera que esté en vigor en 2024. Según recoge el documento, el pago de peaje formará parte de la Ley de Movilidad y Financiación del Transporte, con la que el Gobierno pretende introducir en España los principios de

“el que contamina paga” y “el que usa paga”. Se espera que en el primer semestre de 2021 se eleve el texto al Consejo de Ministros para una primera lectura y que se apruebe en el segundo semestre de 2023. El Ejecutivo sostiene que, de acuerdo con la experiencia internacional, entre dos y tres años es el tiempo mínimo necesario

para desarrollar los instrumentos normativos y crear la estructura precisa. La introducción del sistema será analizada con los transportistas profesionales con objeto de llegar a un acuerdo, con las comunidades y otras Administraciones. Los particulares también se verán afectados, por lo que hasta 2024 se llevará a

cabo una campaña de concienciación sobre la necesidad de esta medida. El Ejecutivo espera cierto rechazo inicial de la población en general, pero ve aconsejable la introducción de unas tarifas que califica de asumibles, escalables y progresivas. Asimismo, se contemplan reducciones o bonificaciones a ciertos colectivos. Respecto a los

camiones y resto de vehículos pesados, el texto aclara que se impulsarán desde la Administración las condiciones normativas necesarias para que el coste del peaje sea asumido por los cargadores. En este sentido, el Gobierno se escuda en la minorización de las emisiones de gases de efecto invernadero, entre otros. Sin embargo, el texto

admite que la principal razón de la introducción del peaje es el abultado déficit que arrastra la conservación de las carreteras. “Con una red estatal que supera los 26.466 kilómetros, de los que unos 12.000 son de carreteras de alta capacidad, lo que hace que tengamos la más extensa de Europa, los costes de conservación son crecientes”.